

1549**ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW**

z dnia 15 lipca 2003 r.

w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa

Na podstawie art. 187 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ustala się Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizujący zasady ochrony lotnictwa, określony w załączniku do rozporządzenia, uwzględniający w szczególności:

- 1) organizację ochrony, działania zapobiegawcze oraz działania w przypadkach aktów bezprawnej ingerencji;
- 2) obowiązki i współpracę w zakresie ochrony lotnictwa organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, organów za-

ządzania ruchem lotniczym oraz innych organów i służb publicznych;

- 3) ponoszenie kosztów zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) wymagania bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 2. Przepisy dotyczące kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu, o których mowa w § 30 ust. 2 pkt 2 i § 40 ust. 2 pkt 2 załącznika do rozporządzenia, stosuje się od dnia 1 stycznia 2004 r.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *L. Miller*

Załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 lipca 2003 r. (poz. 1549)

KRAJOWY PROGRAM OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO REALIZUJĄCY ZASADY OCHRONY LOTNICTWA**Rozdział 1****Przepisy ogólne**

§ 1. Ilekroć w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego, zwanym dalej „Krajowym Programem”, jest mowa o:

- 1) ustawie — rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112);
- 2) organach administracji publicznej — rozumie się przez to ministrów właściwych do spraw: transportu, administracji publicznej, zagranicznych, finansów publicznych, gospodarki, rolnictwa, rozwoju wsi, środowiska, Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz podległe i nadzorowane przez niego służby, a także Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Prezesa Państwowej Agencji Atomistyki, Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu i właściwego wojewodę;
- 3) podmiocie prowadzącym lotniczą działalność gospodarczą — rozumie się przez to podmiot, który uzyskał certyfikat na podstawie ustawy;
- 4) badaniu systemu ochrony — rozumie się przez to prowadzenie badania w przypadku:
 - a) aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym,

b) niewłaściwego funkcjonowania środków ochrony oraz norm lub zalecanych praktyk wynikających z przepisów międzynarodowych;

- 5) bagażu bez właściciela — rozumie się przez to bagaż przyjęty do transportu drogą lotniczą jako bagaż rejestrowany, którego właściciel nie znajduje się na pokładzie statku powietrznego;
- 6) bagażu kabinowym — rozumie się przez to bagaż będący własnością pasażera, umieszczony w kabine pasażerskiej statku powietrznego;
- 7) bagażu niezidentyfikowanym — rozumie się przez to bagaż, który nie został odebrany przez pasażera lub jest pozostawiony bez opieki w porcie lotniczym;
- 8) bagażu rejestrowanym — rozumie się przez to przedmioty, będące własnością pasażera, przekazane przewoźnikowi lotniczemu do przewozu za pokwitowaniem, znajdujące się w luku bagażowym statku powietrznego;
- 9) członku załogi statku powietrznego — rozumie się przez to osobę wykonującą prace na pokładzie statku powietrznego podczas odbywania przez niego lotu;
- 10) inspekcji ochrony — rozumie się przez to działania, zgodne z planem kontroli, mające na celu określenie, czy stosowane metody, środki i procedury są zgodne z Krajowym Programem;

- 11) kontenerze bagażowym — rozumie się przez to pojemnik, w którym składowany jest bagaż w celu przewiezienia go statkiem powietrznym;
- 12) kontroli bezpieczeństwa — rozumie się przez to zespół działań, metod i środków podejmowanych przez służby ochrony w celu zapewnienia, że na pokład statku powietrznego oraz do stref zastrzeżonych lotniska nie przedostaną się przedmioty, urządzenia lub materiały niebezpieczne, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji;
- 13) kontroli dostępu — rozumie się przez to zespół działań, metod i środków podejmowanych zgodnie z przepisami przez służbę ochrony w celu zapewnienia, że osoby nieuprawnione nie dostaną się do wyznaczonych obszarów lotniska;
- 14) lotnisku współużytkowanym — rozumie się przez to lotnisko wojskowe albo lotnisko zarządzane przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych lub służby jemu podległe, udostępnione do użytkowania lotnictwu cywilnemu;
- 15) materiałach niebezpiecznych — rozumie się przez to przedmioty lub substancje stanowiące podczas transportu drogą lotniczą zagrożenie dla bezpieczeństwa, w tym zdrowia lub mienia, zgodnie z przepisami międzynarodowymi, o których mowa w art. 3 ustawy;
- 16) miejscu obsługi statku powietrznego — rozumie się przez to część terenu w granicach lotniska wraz z urządzeniami przeznaczonymi do obsługi naziemnej statku powietrznego, na który składają się w szczególności płyta lotniska, hangary, budynki i drogi dojazdowe;
- 17) obszarze obsługi towarowej — rozumie się przez to teren w granicach lotniska wraz z urządzeniami przeznaczonymi do załadunku i wyładunku towarów, w szczególności płytę lotniska, hangary, budynki i drogi dojazdowe;
- 18) ocenie systemu ochrony — rozumie się przez to działania kontrolne mające na celu określenie stopnia i zakresu zgodności stosowanych metod i środków z metodami i środkami określonymi w Krajowym Programie;
- 19) ochronie lotnictwa cywilnego — rozumie się przez to działania, metody i środki podejmowane zgodnie z przepisami przez służbę ochrony w celu zapewnienia bezpieczeństwa transportu lotniczego;
- 20) służbie ochrony — rozumie się przez to Straż Graniczną, Policję oraz służbę ochrony lotniska;
- 21) odprawie biletowo-bagażowej — rozumie się przez to zespół czynności wykonywanych przez obsługę naziemną pasażerów i bagażu, mających na celu dopuszczenie pasażera i jego bagażu na wybrany lot;
- 22) pasażerze lub bagażu transferowym — rozumie się przez to pasażera albo bagaż odbywających podróż różnymi lotami, z przesiadką w porcie lotniczym z jednego lotu na drugi;
- 23) pasażerze tranzytowym — rozumie się przez to pasażera odlatującego z portu lotniczego, po krótkim postoju statku powietrznego, tym samym statkiem, którym przybył;
- 24) płycie postojowej — rozumie się przez to część terenu lotniska przeznaczoną do postoju statku powietrznego w celu załadunku lub wyładunku pasażerów lub towarów, a także tankowania, parkowania lub obsługi tego statku;
- 25) przesyłce towarowej — rozumie się przez to towar i przedmiot transportowany na pokładzie statku powietrznego, w tym przesyłki kurierskie bez kuriera i ekspresowe, z wyjątkiem uszkodzonego bagażu lub poczty;
- 26) rejonie operacji lotniczych — rozumie się przez to teren wewnętrzny lotniska, wraz z budynkami, do którego dostęp jest kontrolowany; teren ten obejmuje płytę manewrową lotniska, drogi startowe i kołowania, płyty postojowe statków powietrznych, drogi i rejony techniczne wraz z terenem do nich przyległym;
- 27) locie wysokiego ryzyka — rozumie się przez to lot zagrożony prawdopodobieństwem wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji, w celu zapobieżenia któremu wprowadza się dodatkowe działania, metody i środki ochrony na lotnisku oraz w czasie trwania lotu;
- 28) sortowni bagażu — rozumie się przez to miejsce, w którym dokonuje się rozdziału bagażu na poszczególne loty;
- 29) strefie ogólnodostępnej — rozumie się przez to teren lotniska i jego budynki, do których dostęp nie wymaga posiadania karty identyfikacyjnej (przepustki);
- 30) strefie sterylnej — rozumie się przez to tę część strefy zastrzeżonej lotniska, do której dostęp osób lub przedmiotów wymaga poddania się kontroli bezpieczeństwa i posiadania dokumentów uprawniających do przebywania w tej strefie;
- 31) strefie zastrzeżonej — rozumie się przez to teren lotniska, do którego dostęp ze względów bezpieczeństwa mają wyłącznie uprawnione osoby;
- 32) testach systemu ochrony — rozumie się przez to pozorowany akt bezprawnej ingerencji podejmowany w celu zweryfikowania efektywności działań, metod i środków ochrony podjętych zgodnie z programem;
- 33) wyposażeniu bezpieczeństwa — rozumie się przez to urządzenia i sprzęt specjalistyczny przeznaczony do użycia przez służbę ochrony w celu zapobieżenia aktom bezprawnej ingerencji, ograniczenia lub likwidacji ich skutków;

- 34) sytuacji kryzysowej — rozumie się przez to zagrożenie bezpieczeństwa aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym polegającym na:
- użyciu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na pokładzie statku powietrznego będącego w trakcie lotu, jeżeli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu tego statku,
 - zniszczeniu statku powietrznego znajdującego się w trakcie lotu lub spowodowaniu jego uszkodzeń, które uniemożliwiają lot lub mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tego statku w trakcie lotu,
 - umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego urządzenia lub substancji, które mogą zniszczyć statek powietrzny lub spowodować jego uszkodzenia, mogące uniemożliwić jego lot lub stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa tego statku w trakcie lotu,
 - porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich lub innego aparatu latającego w celu użycia ich jako środków ataku terrorystycznego z powietrza,
 - zniszczeniu lub uszkodzeniu urządzeń naziemnych lub pokładowych, zakłóceniu ich działania, w przypadku gdy stanowi to zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego,
 - świadomym przekazaniu fałszywej informacji, które powoduje narażenie bezpieczeństwa statku powietrznego w czasie lotu,
 - bezprawnym i celowym użyciu urządzeń, materiałów niebezpiecznych lub broni:
 - podczas popełniania aktu przemocy skierowanego przeciwko osobie na lotnisku lub obsługującej lotnictwo cywilne, który powoduje lub może spowodować poważne jej zranienie lub śmierć,
 - powodującym zniszczenie lub poważne uszkodzenie urządzeń na lotnisku,
 - powodującym zniszczenie lub poważne uszkodzenie statku powietrznego niebędącego w trakcie lotu i znajdującego się na lotnisku,
 - powodującym zakłócenie funkcjonowania lotniska;
- 35) terminalu pasażerskim lub towarowym — rozumie się przez to miejsce obsługi pasażerów, bagażu, przesyłek towarowych lub poczty.
- § 2. 1. Za działania podejmowane w ramach Krajowego Programu odpowiadają:
- minister właściwy do spraw transportu w zakresie:
 - koordynacji zadań realizowanych przez Radę Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, zwaną dalej „Radą”,
 - nadzoru nad Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanym dalej „Prezesem ULC”, przy wykonywaniu zadań związanych z przygotowaniem i realizacją programu;
 - minister właściwy do spraw wewnętrznych w zakresie wykonywania, przez podległe mu i nadzorowane przez niego służby, obowiązków polegających na:
 - przekazywaniu Prezesowi ULC informacji o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji w transporcie lotniczym,
 - obserwacji przylatujących i odlatujących pasażerów w celu wykrycia osób mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,
 - planowaniu działań w sytuacjach kryzysowych w transporcie lotniczym, mających na celu przeciwdziałanie aktom bezprawnej ingerencji,
 - udziale w prowadzeniu negocjacji w przypadku wzięcia zakładników, rozbrajaniu ładunków wybuchowych na lotniskach lub na pokładach statków powietrznych,
 - udziale w zabezpieczeniu statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji oraz zapewnieniu rozwiązania przy użyciu dostępnych środków, w tym siły, po wyczerpaniu innych metod zmierzających do likwidacji zagrożenia,
 - szkoleniu podległych służb w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji;
 - Minister Obrony Narodowej w zakresie ochrony fizycznej terenów lotniska i obiektów wojskowych oraz współdziałania z zarządzającym lotniskiem użytku publicznego w zakresie ochrony fizycznej obiektów i terenów udostępnionych mu do użytkowania;
 - minister właściwy do spraw zagranicznych w zakresie określonym w § 101 pkt 4;
 - minister właściwy do spraw finansów publicznych w zakresie:
 - kontroli stref celnych na lotniskach, polegających na zwróceniu, podczas wykonywania kontroli celnej, uwagi na towary i zjawiska, które mogą stanowić zagrożenia dla bezpieczeństwa transportu lotniczego,
 - współpracy służby celnej ze służbą ochrony w celu ochrony lotniczego przejścia granicznego polegającej na informowaniu tej służby o ujawnieniu podczas kontroli celnej towarów i zjawisk, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego;
 - minister właściwy do spraw rolnictwa, przy użyciu podległych mu jednostek, w zakresie działań zapobiegawczych mających na celu uniemożliwienie przedostania się w strefę lotniczego przejścia granicznego środków spożywczych lub organizmów szkodliwych dla życia lub zdrowia człowieka;

- 7) Prezes ULC w zakresie:
- a) inicjowania polityki państwa w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego,
 - b) ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zgodnie z Krajowym Programem,
 - c) utrzymywania współpracy z Radą w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji,
 - d) upowszechniania międzynarodowych norm, zasad oraz procedur ochrony lotnictwa cywilnego i stosowanie ich w praktyce,
 - e) sprawowania nadzoru nad działalnością przewoźników lotniczych, zarządzających lotniskami oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, w zakresie zapewnienia ochrony i bezpieczeństwa transportu lotniczego,
 - f) sprawowania nadzoru nad zarządzającym lotniskiem w zakresie zapewnienia właściwego wyposażenia służb ochrony na lotniskach cywilnych w celu realizacji zadań wynikających z Krajowego Programu,
 - g) utrzymywania współpracy z organami administracji publicznej w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
 - h) wydawania wiążących zaleceń dotyczących procedur ochrony lotnictwa cywilnego dla podmiotów tworzących system ochrony lotnisk, przewoźników lotniczych oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, w zakresie określonym w Krajowym Programie,
 - i) sprawowania nadzoru nad przeprowadzaniem kontroli lotnisk, przewoźników lotniczych oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą, w zakresie ochrony lotnictwa,
 - j) sprawowanie nadzoru nad realizacją programów naprawczych, przygotowywanych przez zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych oraz inne podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą, w wyniku zaleceń pokontrolnych inspektorów Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
 - k) ustalania, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, listy przedmiotów, o których mowa w § 46 ust. 1 oraz § 49, przy uwzględnieniu przepisów międzynarodowych oraz obowiązujących w tym zakresie zaleceń służb odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa;
- 8) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki w zakresie określonym w § 101 pkt 6;
- 9) Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie gromadzenia i przekazywania ministrowi właściwemu do spraw transportu informacji o stanie zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;
- 10) Szef Agencji Wywiadu w zakresie gromadzenia i przekazywania ministrowi właściwemu do spraw transportu informacji o stanie zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji w międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- 11) właściwy wojewoda w zakresie określonym w § 101 pkt 5;
- 12) zarządzający lotniskiem w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę lotniska i szkolenia w tym zakresie osób zatrudnionych na lotnisku,
 - b) koordynacji działań i współdziałania ze Strażą Graniczną i Policją mających na celu realizację ochrony lotnictwa cywilnego w sposób określony w Krajowym Programie i programie ochrony lotniska,
 - c) zapewnienia organom administracji lotnictwa cywilnego warunków do wykonywania obowiązków służbowych,
 - d) opracowania, w porozumieniu ze Strażą Graniczną, Policją i Służbą Celną oraz podmiotami prowadzącymi lotniczą działalność gospodarczą na lotnisku, programu ochrony lotniska,
 - e) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony lotniska po jego zatwierdzeniu przez Prezesa ULC,
 - f) zorganizowania działań mających na celu ochronę lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji i nadzoru nad tymi działaniami, zwanymi dalej „systemem ochrony lotniska”,
 - g) kierowania działalnością zespołu ochrony lotniska określoną w jego regulaminie,
 - h) określenia potrzeb ochrony lotnictwa przy projektowaniu i budowie nowych obiektów i urządzeń lotniska oraz modernizacji istniejących,
 - i) zapewnienia technicznych i finansowych środków do realizacji zadań ochrony lotnictwa cywilnego,
 - j) przekazywania Prezesowi ULC informacji, o których mowa w § 95 ust. 2,
 - k) zapewnienia podmiotom korzystającym z lotniska ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji,
 - l) opracowania i wprowadzenia do stosowania instrukcji przepustkowej dla osób i pojazdów oraz nadzoru nad jej realizacją,
 - m) wyznaczenia, w porozumieniu z Policją i Strażą Graniczną, przejść ze strefy ogólnodostępnej do zastrzeżonej oraz zapewnienia ich ochrony,
 - n) organizowania, przy współdziałaniu Straży Granicznej i Policji, kontroli wewnętrznych systemu ochrony lotniska oraz sporządzania z nich protokołów,
 - o) przesyłania protokołów z kontroli wewnętrznych systemu ochrony lotniska Prezesowi ULC,

- p) opracowania i przesyłania Prezesowi ULC rocznych sprawozdań ze stanu ochrony lotniska,
- q) wydawania zarządzeń i poleceń porządkowych odnoszących się do wszystkich osób znajdujących się na terenie lotniska w celu realizacji ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji,
- r) analizy zagrożeń bezpieczeństwa w porcie lotniczym i przygotowywania działań zmierzających do likwidacji lub ograniczenia skutków tych zagrożeń;
- 13) przewoźnik lotniczy w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za organizację ochrony przewozów przed aktami bezprawnej ingerencji,
- b) opracowania, w porozumieniu ze Strażą Graniczną, Policją i Służbą Celną, programu ochrony przewoźnika lotniczego,
- c) wprowadzenia do stosowania i aktualizacji programu ochrony przewoźnika lotniczego po zatwierdzeniu przez Prezesa ULC,
- d) przekazywania Prezesowi ULC informacji, o których mowa w § 95 ust. 2,
- e) organizowania, przy współdziałaniu Straży Granicznej i Policji, kontroli wewnętrznych systemu ochrony przewozów oraz sporządzania z nich protokołów,
- f) przesyłania protokołów z kontroli wewnętrznych systemu ochrony przewozów Prezesowi ULC,
- g) opracowania i przesyłania Prezesowi ULC rocznych sprawozdań ze stanu ochrony przewozów;
- 14) inne podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę podmiotu przed aktami bezprawnej ingerencji,
- b) opracowania, w porozumieniu z zarządzającym lotniskiem oraz ze Strażą Graniczną, Policją i Służbą Celną, programu ochrony podmiotu,
- c) szkolenia osób zatrudnionych pod kątem znajomości systemu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji,
- d) kontroli obszaru, na którym prowadzą lotniczą działalność gospodarczą, oraz stosowania się do wymogów określonych w programie ochrony lotniska;
- 15) państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, zwany dalej „organem zarządzania”, w zakresie:
- a) wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę organu zarządzania przed aktami bezprawnej ingerencji,
- b) opracowania, w porozumieniu z zarządzającym lotniskiem oraz ze Strażą Graniczną, Policją i Służbą Celną, programu ochrony organu zarządzania,
- c) szkolenia osób zatrudnionych pod kątem znajomości systemu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji,
- d) przekazywania informacji o porwanym statku powietrznym w polskiej przestrzeni powietrznej Prezesowi ULC, państwowemu członkowskim Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego oraz zarządzającemu lotniskiem, do którego zmierza zagrożony statek powietrzny.
2. Przepisów ust. 1 pkt 14 lit. a i b nie stosuje się do podmiotów wykonujących działalność, o której mowa w art. 160 ust. 3 pkt 2 i 6 ustawy.
- § 3. Działania podejmowane w skali ogólnokrajowej w ramach programu są realizowane przy współdziałaniu Rady, o której mowa w art. 19 ustawy, a w przypadku indywidualnych lotnisk — zespołu ochrony lotniska.
- § 4. 1. Na lotniskach użytku publicznego, a w zależności od potrzeb także na innych lotniskach, działają zespoły ochrony lotniska, zwane dalej „zespołami”.
2. W skład zespołu wchodzi zarządzający lotniskiem lub osoba, o której mowa w § 2 ust. 1 pkt 12 lit. a, jako przewodniczący zespołu, oraz po jednym przedstawicielu:
- 1) służby ochrony lotniska;
 - 2) Policji;
 - 3) Straży Granicznej — na lotniskach, w których znajdują się lotnicze przejścia graniczne;
 - 4) Służby Celnej;
 - 5) służby ochrony przeciwpożarowej;
 - 6) przewoźników lotniczych działających na lotnisku;
 - 7) innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą na danym lotnisku;
 - 8) jednostek ratownictwa medycznego;
 - 9) właściwego wojewody.
3. Przewodniczący zespołu z własnej inicjatywy lub na wniosek innego członka zespołu może zaprosić do udziału w pracach tego zespołu także inne osoby.
4. Z posiedzenia zespołu sporządza się protokół, którego kopię przesyła się Prezesowi ULC.
5. Zarządzający lotniskiem zapewnia obsługę finansową i techniczną zespołu.
- § 5. Do zadań zespołu, o którym mowa w § 4 ust. 1, należy w szczególności:
- 1) opracowanie projektów zarządzeń i poleceń porządkowych w zakresie ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji;
 - 2) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do projektu programu ochrony lotniska oraz jego uzgadnianie;

- 3) ocena stopnia zagrożenia lotniska aktami bezprawnej ingerencji oraz podejmowanie działań mających na celu przeciwdziałanie tym aktom.

Rozdział 2

Metody i środki ochrony lotnictwa cywilnego na lotniskach

§ 6. Zarządzający lotniskiem uzyskuje opinię Prezesa ULC o planie systemu ochrony terminali pasażerskich, towarowych oraz innych obiektów znajdujących się w sąsiedztwie strefy zastrzeżonej lotniska, przed rozpoczęciem ich budowy lub rozbudowy, w tym w szczególności w zakresie:

- 1) działań mających na celu ochronę pasażerów, bagażu kabinowego i rejestrowanego, w tym ich identyfikacji;
- 2) działań mających na celu ochronę ładunków, przesyłek towarowych i kurierskich, poczty i zaopatrzenia pokładowego;
- 3) sposobu dokonywania kontroli dostępu do stref zastrzeżonych;
- 4) wykorzystania sprzętu specjalistycznego.

§ 7. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza, po zasięgnięciu opinii Prezesa ULC i w uzgodnieniu z Policją i Strażą Graniczną, strefy zastrzeżone lotniska oraz strefy sterylne.

2. Strefy zastrzeżone, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem określa w programie ochrony lotniska.

3. Strefami zastrzeżonymi znajdującymi się poza terenem lotniska są miejsca lokalizacji:

- 1) radaru;
- 2) lotniczych urządzeń naziemnych, w tym w szczególności systemu lądowania według wskazań przyrządów (ILS), radiolatarni ogólnokierunkowej VHF (VOR), radiolatarni bezkierunkowej (NDB);
- 3) anteny radiowej wysokiej częstotliwości;
- 4) generatorów prądu;
- 5) stacji meteorologicznej;
- 6) magazynów paliw;
- 7) pomieszczeń producentów zaopatrzenia pokładowego;
- 8) magazynów ładunków przeznaczonych do przewozu lotniczego.

§ 8. 1. Strefa zastrzeżona jest chroniona przed dostępem osób nieupoważnionych przy zastosowaniu osobowych i technicznych środków ochrony.

2. Strefę zastrzeżoną oddziela się od miejsc ogólnodostępnych przy użyciu barier technicznych, które są kontrolowane przez służby ochrony.

3. Dostęp do strefy zastrzeżonej jest kontrolowany przy wykorzystaniu urządzeń elektronicznych i zastosowaniu systemu kart identyfikacyjnych uprawniających do wstępu do tej strefy, zwanego dalej „systemem przepustkowym”.

4. Karty identyfikacyjne, zwane dalej „przepustkami”, uprawniające do wstępu do stref zastrzeżonej i ogólnodostępnej lotniska, wydaje się w sposób określony przez zarządzającego lotniskiem w instrukcji przepustkowej lotniska.

5. Zarządzający lotniskiem wydaje przepustki i nadzoruje, we współdziałaniu ze Strażą Graniczną i Policją, prawidłowość funkcjonowania systemu przepustkowego.

6. Zarządzający lotniskiem, w porozumieniu ze Strażą Graniczną i Policją, ustala system patrolowania stref zastrzeżonych lotniska, ogrodzenia zewnętrznego i obszarów do niego przyległych.

§ 9. Prawo dostępu do stref zastrzeżonych, przeznaczonych do dokonywania czynności związanych z odprawą pasażerską przed wejściem na pokład statku powietrznego, mają:

- 1) pasażerowie posiadający ważne dokumenty podróży, w tym karty pokładowe wydane przez przewoźnika zawierające nazwisko odprawionego pasażera, oraz dokumenty potwierdzające ich tożsamość wydane przez państwo, z którego ci pasażerowie pochodzą, wraz z wizami, o ile są wymagane;
- 2) osoby posiadające przepustki, o których mowa w § 13;
- 3) upoważnieni przez Prezesa ULC pracownicy Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwani dalej „pracownikami ULC”, w zakresie określonym w upoważnieniu.

§ 10. Zarządzający lotniskiem:

- 1) zapewnia utrzymanie w dobrym stanie technicznym barier oddzielających strefę zastrzeżoną od ogólnodostępnej;
- 2) określa, w porozumieniu z Policją i Strażą Graniczną, miejsca przejścia ze strefy ogólnodostępnej do zastrzeżonej;
- 3) zapewnia ochronę miejsc przejścia ze strefy ogólnodostępnej do zastrzeżonej przed dostępem osób innych niż te, o których mowa w § 9, oraz przedostaniem się przedmiotów mogących stanowić zagrożenie dla transportu lotniczego.

§ 11. Pomieszczenia, w których wytwarza się przepustki dla osób lub pojazdów, oraz urządzenia wykorzystywane do tego celu lokalizuje się na terenie lotniska, zabezpieczając je przed dostępem osób nieupoważnionych.

§ 12. Zarządzający lotniskiem wyznacza osobę odpowiedzialną za wydawanie przepustek i nadzór nad prawidłowym funkcjonowaniem systemu przepustkowego.

§ 13. 1. Przepustki wydaje się dla osób i pojazdów jako przepustki:

- 1) stałe;
- 2) tymczasowe;
- 3) jednorazowe.

2. Przepustki dla osób wydaje się do stref zastrzeżonej i ogólnodostępnej lotniska.

§ 14. 1. Każda osoba poruszająca się po terenie lotniska powinna posiadać ważną przepustkę.

2. Stałe i tymczasowe przepustki do strefy zastrzeżonej i ogólnodostępnej lotniska są wydawane przez osobę, o której mowa w § 12, na pisemny wniosek osoby zainteresowanej.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, potwierdza:

- 1) w przypadku osoby ubiegającej się o zatrudnienie na lotnisku — pracodawca, u którego ubiega się o zatrudnienie ta osoba;
- 2) w przypadku funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej i Służby Celnej oraz osób podejmujących pracę w tych służbach — przełożony.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 3, jest poddawany sprawdzeniu przez:

- 1) zarządzającego lotniskiem — pod względem zgodności wskazanych w nim stref dostępu z miejscem wykonywania obowiązków służbowych;
- 2) Straż Graniczną — pod względem oceny, czy ubiegający się o przepustkę spełnia wymagania konieczne do wykonywania czynności służbowych w strefie zastrzeżonej lotniska.

5. W przypadku osoby ubiegającej się o przepustkę jednorazową osoba, o której mowa w § 12, sprawdza dokument tożsamości osoby ubiegającej się o tę przepustkę i potwierdza cel wizyty.

§ 15. Przed wydaniem przepustki stałej lub tymczasowej do strefy zastrzeżonej i ogólnodostępnej lotniska osobą ubiegającą się o jej wydanie szkoli się w zakresie ochrony lotniska przed aktami bezprawnej ingerencji. Szkolenie to powtarza się co dwa lata.

§ 16. 1. Przepustka dla osoby zawiera co najmniej:

- 1) imię i nazwisko posiadacza;
- 2) fotografię posiadacza;
- 3) jej numer;
- 4) datę jej ważności;
- 5) oznaczenie, przy użyciu kolorów lub liter, obszarów i stref lotniska, do których jej posiadacz ma dostęp;
- 6) zabezpieczenie uniemożliwiające jej podrobienie.

2. Przepis ust. 1 pkt 1 nie dotyczy funkcjonariuszy Straży Granicznej, Policji i Służby Celnej.

3. Posiadacz przepustki, w czasie przebywania na terenie lotniska w związku z wykonywaniem obowiązków służbowych, nosi ją na widocznym miejscu.

§ 17. 1. Każdy pojazd poruszający się po terenie lotniska powinien posiadać ważną przepustkę.

2. Przepustkę dla pojazdu wydaje się wyłącznie w przypadku, gdy jego wjazd na teren strefy zastrzeżonej lotniska jest niezbędny.

3. Wymóg, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy pojazdów:

- 1) biorących udział w akcji ratowniczej na terenie lotniska;
- 2) Policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu w szczególnie uzasadnionych przypadkach w trakcie realizacji czynności służbowych, pod warunkiem zapewnienia asysty przez służbę ochrony.

4. Przepustka, o której mowa w ust. 1, zawiera co najmniej następujące dane:

- 1) numer rejestracyjny pojazdu;
- 2) imię i nazwisko lub nazwę użytkownika pojazdu;
- 3) datę jej ważności;
- 4) oznaczenie, do wjazdu na teren których stref zastrzeżonych przepustka uprawnia;
- 5) oznaczenie bram wjazdu i wyjazdu;
- 6) zabezpieczenie uniemożliwiające jej podrobienie.

5. Przepustkę, o której mowa w ust. 1, w czasie przebywania na terenie lotniska umieszcza się w pojeździe na widocznym miejscu.

§ 18. Posiadacz pojazdu wyposażonego w przepustkę, o której mowa w § 17 ust. 1, zapewnia:

- 1) że osoba kierująca pojazdem będzie:
 - a) posiadać kwalifikacje dostosowane do jego kategorii,
 - b) posiadać kwalifikacje do prowadzenia pojazdu w strefie operacyjnej lotniska potwierdzone zdany egzaminem,
 - c) przestrzegać wymagań bezpieczeństwa w strefie operacyjnej lotniska,
 - d) posiadać przepustkę, o której mowa w § 13;
- 2) że pojazd ten będzie sprawny technicznie.

§ 19. Zarządzający lotniskiem w instrukcji przepustkowej określa:

- 1) warunki i tryb występowania o uzyskanie przepustki;

- 2) tryb przyznawania przepustki;
- 3) sposób użytkowania przepustki;
- 4) sposób postępowania w przypadku naruszenia postanowień tej instrukcji;
- 5) przypadki, o których mowa w § 17 ust. 3 pkt 2.

§ 20. Ochronę statku powietrznego zapewniają:

- 1) przewoźnik lotniczy — w czasie od przyjęcia statku powietrznego przed wylotem do przekazania go służbom naziemnym lotniska docelowego;
- 2) służby naziemne lotniska we współdziałaniu z Policją i Strażą Graniczną — w pozostałym czasie.

§ 21. 1. W czasie postoju statku powietrznego jego drzwi zamyka się, a wyposażenie, za pomocą którego można uzyskać dostęp na jego pokład, odsuwa się.

2. Wymagań, o których mowa w ust. 1, nie stosuje się w przypadku prowadzenia na pokładzie statku powietrznego lub w jego sąsiedztwie prac związanych z obsługą techniczną tego statku lub jego przygotowaniem do lotu.

3. Przepisy dotyczące kontroli celnej i granicznej środka przewozowego stosuje się odpowiednio.

§ 22. Przed przygotowaniem statku powietrznego do lotu przewoźnik przeprowadza kontrolę mającą na celu sprawdzenie, czy na pokładzie tego statku nie znajdują się przedmioty niebezpieczne lub osoby nieupoważnione.

§ 23. Płytę postojową oświetla się w sposób zapewniający służbom ochrony lotniska nadzór nad statkiem powietrznym.

§ 24. Statek powietrzny stojący na płycie postojowej jest chroniony przed:

- 1) umieszczeniem na jego pokładzie broni, ładunku wybuchowego lub innych przedmiotów mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego;
- 2) dostępem, na jego pokład lub w bezpośrednie otoczenie, osób nieupoważnionych.

§ 25. Służba ochrony lotniska wykonuje obowiązki w zakresie:

- 1) kontroli przepustek osób mających dostęp do statku powietrznego;
- 2) kontroli wnoszonych przedmiotów osobistych, narzędzi i środków czystości, mającej na celu sprawdzenie, czy nie są w nich przenoszone broń lub materiały wybuchowe;
- 3) ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej osób, które umieściły lub usiłowały umieścić na pokładzie statku powietrznego broń, materiały lub urządzenia wybuchowe oraz substancje lub urzą-

dzenia zagrażające bezpieczeństwu w transporcie lotniczym.

§ 26. Po zakończeniu lotu wysokiego ryzyka przewoźnik sprawdza, czy na pokładzie statku powietrznego nie pozostały przedmioty, które nie stanowią wyposażenia tego statku.

§ 27. 1. W przypadku zagrożenia w czasie postoju statku powietrznego aktem bezprawnej ingerencji podejmuje się, określone w programie ochrony lotniska, działania zgodne z planem postępowania w sytuacjach kryzysowych.

2. O działaniach, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem informuje przewoźnika.

3. Służba ochrony przeprowadza kontrolę bezpieczeństwa statku powietrznego, a w szczególności jego przeszukanie zgodnie z listami kontrolnymi.

§ 28. 1. Zarządzający lotniskiem oraz organ zarządzania są obowiązani zapewnić ochronę lotniczych urządzeń naziemnych przy użyciu barier technicznych, które są kontrolowane przez służbę ochrony.

2. Zarządzający lotniskiem w porozumieniu z organem zarządzania opracowuje, stanowiący część programu ochrony lotniska, plan ochrony znajdujących się poza terenem lotniska urządzeń, o których mowa w ust. 1:

- 1) dla obiektów wpisanych do ewidencji prowadzonej przez wojewodę — w sposób określony w ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. Nr 114, poz. 740, z późn. zm.¹⁾);
- 2) dla pozostałych lotniczych urządzeń naziemnych — w sposób określony w programie ochrony lotniska.

§ 29. 1. Do obiektów o szczególnym znaczeniu dla prowadzenia działalności przez lotnisko zalicza się:

- 1) wieżę kontroli ruchu lotniczego;
- 2) lotnicze urządzenia naziemne;
- 3) generatory energetyczne;
- 4) magazyny paliw i smarów;
- 5) bocznice kolejowe;
- 6) ujęcia wody;
- 7) płyty postojowe statków powietrznych;
- 8) hangary.

2. Obiekty wymienione w ust. 1 są chronione przy zastosowaniu osobowych i technicznych środków ochrony.

¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1999 r. Nr 11, poz. 95, z 2000 r. Nr 29, poz. 357, z 2001 r. Nr 4, poz. 23, Nr 27, poz. 298 i Nr 123, poz. 1353 oraz z 2002 r. Nr 71, poz. 656 i Nr 74, poz. 676.

3. Na wypadek uszkodzenia tych obiektów w wyniku aktu bezprawnej ingerencji tworzy się plany awaryjne.

Rozdział 3

Metody i środki ochrony pasażerów i bagażu kabinowego

§ 30. 1. Pasażerów odlatujących, w tym pasażerów transferowych i tranzytowych, oraz ich bagaż kabinowy, poddaje się kontroli bezpieczeństwa przed wejściem na pokład statku powietrznego lub do pomieszczeń znajdujących się w strefie sterylnej lotniska.

2. Kontrolę, o której mowa w ust. 1, wykonuje:

- 1) Straż Graniczna — w ruchu międzynarodowym;
- 2) służba ochrony lotniska we współdziałaniu z Policją — w ruchu krajowym.

§ 31. Prezes ULC, po zasięgnięciu opinii ministra właściwego do spraw wewnętrznych, może w sytuacji kryzysowej wprowadzić dodatkowe metody kontroli bezpieczeństwa pasażerów, bagażu, ładunków oraz przesyłek pocztowych.

§ 32. 1. Kontrolę bezpieczeństwa prowadzi się przy użyciu urządzeń rentgenowskich, detektorów metali lub innego sprzętu specjalistycznego.

2. Sposób wykorzystania oraz dane techniczne urządzeń, wymienionych w ust. 1, umieszcza się w programie ochrony lotniska i programie ochrony przewoźnika lotniczego.

§ 33. 1. Kontrolę bezpieczeństwa pasażera prowadzi się zwłaszcza poprzez:

- 1) kontrolę manualną lub
- 2) kontrolę przy zastosowaniu bramki magnetycznej do wykrywania metali w połączeniu z kontrolą manualną wybranych pasażerów, których przejściu przez tę bramkę nie towarzyszy sygnał dźwiękowy.

2. W przypadku gdy przejściu pasażera przez bramkę magnetyczną towarzyszy sygnał dźwiękowy, pasażera tego poddaje się:

- 1) ponownej kontroli przy zastosowaniu bramki magnetycznej do wykrywania metalu lub
- 2) kontroli manualnej z wykorzystaniem ręcznego detektora metalu.

3. W przypadku gdy na podstawie kontroli, o której mowa w ust. 2, nie można stwierdzić, czy pasażer posiada materiały i przedmioty niebezpieczne, poddaje się go kontroli osobistej w wyznaczonym do tego celu miejscu, wykonywanej przez osobę tej samej płci.

4. Pasażera odmawiającego poddania się kontroli, o której mowa w ust. 3, Straż Graniczna lub Policja nie wpuszcza na pokład statku powietrznego.

§ 34. Osoby zatrudnione na lotnisku i inne osoby udające się do stref zastrzeżonych lotniska oraz wno-

szone do nich przedmioty są poddawane kontroli bezpieczeństwa w sposób określony w § 32.

§ 35. 1. Pasażer niepełnosprawny jest poddawany kontroli bezpieczeństwa w sposób określony w § 33.

2. Kontrolę wykonuje osoba przeszkolona w tym zakresie w sposób określony w § 33 ust. 3.

3. Wózek, kule inwalidzkie lub nosze osoby niepełnosprawnej poddaje się kontroli manualnej.

4. Pasażera niepełnosprawnego informuje się o sposobie przeprowadzenia kontroli. Informację tę przewoźnik przekazuje pasażerowi niepełnosprawnemu, uwzględniając czas niezbędny do przygotowania się do podróży.

§ 36. 1. Kontrolę bezpieczeństwa pasażerów przeprowadza się w taki sposób, aby uniemożliwić kontaktowanie się pasażerów skontrolowanych z pasażerami oczekującymi na kontrolę.

2. W przypadku gdy doszło do kontaktu osób oczekujących na kontrolę z osobami skontrolowanymi, podejmuje się następujące działania:

- 1) odlatujących pasażerów i ich bagaż poddaje się ponownej kontroli, w sposób określony w § 32;
- 2) statek powietrzny poddaje się ponownej kontroli bezpieczeństwa, jeżeli jest prawdopodobne, że pasażerowie nieskontrolowani mogli mieć do niego dostęp;
- 3) strefę sterylną poddaje się sprawdzeniu przez służbę ochrony.

§ 37. 1. Bagaż kabinowy odlatujących pasażerów, w tym pasażerów transferowych, poddaje się kontroli bezpieczeństwa przed jego dopuszczeniem do stref zastrzeżonych lotniska i na pokład statku powietrznego.

2. Przedmiot umieszczony na liście przedmiotów, których przewóz jest zabroniony w transporcie lotniczym, usuwa się z bagażu kabinowego pasażera.

3. Pasażera odmawiającego usunięcia z bagażu kabinowego przedmiotu, o którym mowa w ust. 2, nie wpuszcza się do strefy sterylnej i na pokład statku powietrznego.

§ 38. 1. Kontrolę bezpieczeństwa bagażu kabinowego prowadzi się zwłaszcza poprzez:

- 1) kontrolę manualną zawartości bagażu lub
- 2) prześwietlenie przy użyciu konwencjonalnego urządzenia rentgenowskiego w połączeniu z kontrolą manualną wybranych bagaży prześwietlonych, niebudzących zastrzeżeń operatora urządzenia rentgenowskiego, lub
- 3) prześwietlenie przy użyciu urządzenia rentgenowskiego wysokiej rozdzielczości, wyposażonego w oprogramowanie umożliwiające projekcję wirtualnych obrazów zagrożeń, zwanego dalej „opcją TIP”, w połączeniu z kontrolą manualną tych бага-

ży, które budzą zastrzeżenia operatora kontroli bezpieczeństwa, przy zastosowaniu urządzenia do wykrywania śladowych ilości i par materiałów wybuchowych.

2. W przypadku wątpliwości operatora urządzenia rentgenowskiego co do zawartości bagażu bagaż ten poddaje się kontroli manualnej.

§ 39. 1. W punkcie przeprowadzania kontroli przy użyciu urządzenia rentgenowskiego zatrudnia się co najmniej 3 osoby.

2. Osoba obsługująca urządzenie rentgenowskie pracuje, przy ocenie obrazów na monitorze urządzenia rentgenowskiego, nie dłużej niż 20 minut bez przerwy, a następnie przez 40 minut wykonuje inne obowiązki w punkcie kontroli bezpieczeństwa.

Rozdział 4

Metody i środki ochrony bagażu rejestrowanego

§ 40. 1. Bagaż rejestrowany przed umieszczeniem go na pokładzie statku powietrznego poddaje się kontroli bezpieczeństwa.

2. Kontrolę, o której mowa w ust. 1, wykonuje:

- 1) Straż Graniczna — w ruchu międzynarodowym;
- 2) służba ochrony lotniska we współdziałaniu z Policją — w ruchu krajowym.

§ 41. Kontrolę, o której mowa w § 40 ust. 1, wykonuje się zwłaszcza poprzez:

- 1) kontrolę manualną lub
- 2) prześwietlenie przy użyciu konwencjonalnego urządzenia rentgenowskiego, przy czym co najmniej 10% bagażu prześwietlonego poddaje się:
 - a) kontroli manualnej lub
 - b) sprawdzeniu z wykorzystaniem systemu rentgenowskiego do automatycznego wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) lub uproszczonego systemu rentgenowskiego do automatycznego wykrywania materiałów wybuchowych (PEDS), lub systemu do wykrywania urządzeń wybuchowych (EDDS), lub
 - c) prześwietleniu przy użyciu konwencjonalnego urządzenia rentgenowskiego pod dwoma różnymi kątami przez tego samego operatora w tym samym punkcie kontroli bezpieczeństwa, lub
 - d) prześwietleniu przy użyciu konwencjonalnego urządzenia rentgenowskiego z zainstalowaną i wykorzystywaną opcją TIP;
- 3) prześwietlenie przy użyciu systemu do wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) lub systemu do wykrywania urządzeń wybuchowych (EDDS), lub
- 4) prześwietlenie przy użyciu konwencjonalnego urządzenia rentgenowskiego z zainstalowaną i wykorzystywaną opcją TIP, lub

5) zastosowanie urządzeń do wykrywania śladowych ilości i par materiałów wybuchowych przy otwartym bagażu.

§ 42. 1. Bagaż rejestrowany, poddany kontroli w sposób określony w § 41, chroni się przy zastosowaniu następujących środków:

- 1) przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego przechowuje się go w sortowni bagażowej lub pomieszczeniu magazynowym lotniska, do których dostęp jest strzeżony przez służbę ochrony lotniska;
- 2) jego transport do i ze statku powietrznego odbywa się pod nadzorem służby ochrony;
- 3) osobę przebywającą bez upoważnienia w sortowni bagażowej zatrzymuje się w celu ustalenia okoliczności zdarzenia;
- 4) służba ochrony lotniska strzeże go do czasu zwrócenia pasażerowi na lotnisku docelowym lub przekazania innemu przewoźnikowi do przelądunku z jednego statku powietrznego na drugi;
- 5) dostarcza się, po przyjęciu do przewozu poza lotniskiem, na pokład statku powietrznego pod nadzorem służby ochrony lotniska;
- 6) w przypadkach określonych w § 44 ust. 1 pkt 1, przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego, jest poddawany ponownej kontroli bezpieczeństwa;
- 7) dostęp do pomieszczeń, w których znajduje się bagaż zagubiony lub niewłaściwie nadany na lotnisku, jest strzeżony przez służbę ochrony lotniska.

2. Przewoźnik lotniczy sprawdza zgodność informacji zawartych w dokumencie tożsamości pasażera z danymi zawartymi w jego karcie pokładowej w celu ustalenia, czy pasażer jest osobą odprawiającą bagaż rejestrowany na dany lot.

§ 43. Przed umieszczeniem bagażu rejestrowanego na pokładzie statku powietrznego sprawdza się, czy:

- 1) bagaż jest oznakowany tak, aby była możliwa identyfikacja jego właściciela;
- 2) właściciel bagażu został odprawiony na lot, którym ma być przewieziony bagaż.

§ 44. 1. Przewoźnik wyładowuje z pokładu statku powietrznego bagaż rejestrowany pasażera, który:

- 1) odprawił się na dany rejs, ale nie zgłosił się do odlotu;
- 2) opuścił statek powietrzny na lotnisku docelowym, tranzytowym lub transferowym;
- 3) nie został dopuszczony na dany lot:
 - a) z powodu odmowy poddania się kontroli bezpieczeństwa,
 - b) z przyczyn zagrażających bezpieczeństwu lotu.

2. Bagaż, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, poddaje się, przed umieszczeniem w magazynie bagażu zagubionego lub niewłaściwie nadanego, ponownej kontroli bezpieczeństwa.

§ 45. 1. Bagaż bez właściciela, przed umieszczeniem w luku bagażowym statku powietrznego, poddaje się kontroli bezpieczeństwa przy użyciu:

- 1) urządzeń rentgenowskich do automatycznego wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) lub
- 2) wielopoziomowego systemu do wykrywania materiałów wybuchowych, przy czym obrazy kontrolowanych bagaży są weryfikowane przez operatora urządzenia rentgenowskiego, lub
- 3) konwencjonalnego urządzenia rentgenowskiego, przy czym każda sztuka bagażu jest przeglądana w tym samym punkcie kontroli pod dwoma różnymi kątami przez tego samego operatora, lub
- 4) kontroli manualnej przy zastosowaniu urządzenia do wykrywania śladowych ilości i par materiałów wybuchowych przy otwartym bagażu.

2. Przewoźnik lotniczy sprawdza także historię bagażu, o którym mowa w ust. 1, od przyjęcia go do transportu lotniczego do momentu odebrania na lotnisku docelowym.

Rozdział 5

Przedmioty, których przewóz jest zabroniony w transporcie lotniczym

§ 46. 1. W bagażu kabinowym oraz w przedmiotach osobistych pasażera jest zabroniony przewóz kategorii przedmiotów, o których mowa w art. 116 ust. 1 i 2 ustawy, a w szczególności:

- 1) broni palnej, jej części składowych i amunicji oraz imitacji broni palnej;
- 2) materiałów i urządzeń wybuchowych oraz ich części składowych, w tym również ich imitacji;
- 3) środków i materiałów powodujących zagrożenie chemiczne, biologiczne lub radiacyjne;
- 4) przedmiotów, które mogą być użyte do zranienia lub unieruchomienia osoby, zniszczenia lub uszkodzenia wyposażenia statku powietrznego, w szczególności:
 - a) o ostrym końcu, krawędzi lub tępym zakończeniu bez względu na ich budowę, w tym szyletów, noży zwykłych, składanych lub sprężynowych, toporów, szabli, maczet, pałek, narzędzi do cięcia lub ich imitacji,
 - b) powszechnego użytku, w tym żyłek, brzytw, nożyczek, pilniczków do paznokci, ostrzy do kruszenia lodu, noży do cięcia papieru, korkociągów, pincet, czekanów, łańcuchów, ciupag góralskich.

2. Przedmioty, o których mowa w ust. 1 pkt 4, mogą być:

- 1) umieszczone przez pasażera w bagażu rejestrowanym przed odprawą biletowo-bagażową lub
- 2) oznakowane przez przewoźnika lotniczego jako bagaż rejestrowany i skierowane do luku bagażowego w trakcie kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego, lub
- 3) przechowane na lotnisku, za opłatą, w przeznaczonym do tego celu pomieszczeniu do czasu zgłoszenia się po ich odbiór pasażera, lub
- 4) po usunięciu z bagażu zniszczone na koszt przewoźnika lotniczego.

3. Przepisów ust. 1 i 2 nie stosuje się do funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Wywiadu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego i żołnierzy Wojskowych Służb Informacyjnych, posiadających środki przymusu bezpośredniego określone w odrębnych przepisach, podczas wykonywania czynności służbowych na pokładzie statku powietrznego.

§ 47. Przewoźnik podaje informacje o liście przedmiotów, których przewóz jest zabroniony w transporcie lotniczym, oraz sposobie postępowania z tymi przedmiotami do wiadomości pasażera, umieszczając je w miejscach odpraw biletowo-bagażowych, punktach kontroli bezpieczeństwa i na biletach lotniczych.

§ 48. 1. Sposób postępowania w stosunku do pasażera, u którego stwierdzi się podczas kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego przedmioty wymienione w § 46 ust. 1 pkt 1—3, określają odrębne przepisy.

2. Pasażera, który odmawia usunięcia z bagażu kabinowego lub rzeczy osobistych przedmiotów, o których mowa w § 46 ust. 1 pkt 4, nie wpuszcza się na pokład statku powietrznego.

§ 49. W bagażu rejestrowanym jest zabroniony przewóz następujących kategorii przedmiotów:

- 1) urządzeń wybuchowych wojskowych i samodzielnymi, urządzeń detonujących i ich elementów, materiałów i substancji wybuchowych i detonujących oraz łatwo palnych;
- 2) materiałów pirotechnicznych;
- 3) środków drażniących lub ogłuszających;
- 4) substancji chemicznych palnych i żrących;
- 5) innych materiałów chemicznych, biologicznych lub radiacyjnych.

§ 50. Sposób postępowania z materiałami niebezpiecznymi ujawnionymi podczas kontroli bezpieczeństwa określają odrębne przepisy.

Rozdział 6

Metody i środki ochrony przewozu broni palnej w transporcie lotniczym

§ 51. Broń palną w transporcie lotniczym przewozi się z zachowaniem metod i środków ochrony określonych w przepisach dotyczących przewozu broni w środkach transportu publicznego oraz w Krajowym Programie.

§ 52. Niedopuszczalny jest przewóz broni palnej w kabinie pilota oraz w miejscu dostępnym dla pasażerów i członków załogi.

§ 53. Pasażer zamierzający przewieźć broń palną lub amunicję jest obowiązany zgłosić to przewoźnikowi w punkcie odprawy biletowo-bagażowej.

§ 54. 1. Policja, Straż Graniczna lub Służba Celna:

- 1) sprawdza, czy pasażer, o którym mowa w § 53, posiada wymagane pozwolenie na broń, a w ruchu międzynarodowym również zgodę na jej przewóz, wydaną przez organ Policji, lub zaświadczenie wydane przez konsula Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) sprawdza, czy przewożona broń jest rozładowana i zabezpieczona.

2. Przepisów ust. 1 nie stosuje się w odniesieniu do żołnierzy Wojskowych Służb Informacyjnych i funkcjonariuszy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Policji, Straży Granicznej oraz Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych.

3. W przypadku przewożenia broni przez osoby uprawnione do jej posiadania na pokładzie statku powietrznego, o których mowa w ust. 2, przewoźnik:

- 1) zapoznaje tę osobę, przed wejściem na pokład statku powietrznego, z przepisami dotyczącymi przewozu broni;
- 2) informuje dowódcę statku powietrznego o liczbie osób posiadających broń, które znajdują się na pokładzie, oraz zajmowanych przez nich miejscach;
- 3) nie podaje tym osobom alkoholu w czasie lotu.

§ 55. 1. Broń palną oraz amunicję do tej broni przewozi się w luku bagażowym, do którego pasażer nie ma dostępu w czasie lotu.

2. Przed umieszczeniem w luku bagażowym broni, o której mowa w ust. 1, wykonuje się następujące czynności:

- 1) posiadacz broni, pod nadzorem Straży Granicznej lub Policji, rozładowuje broń w wyznaczonym do tego celu miejscu;
- 2) Straż Graniczna lub Policja sprawdza, czy dodatkowa amunicja jest fabrycznie zapakowana.

3. W luku bagażowym broń krótką wraz z amunicją umieszcza się w pojemniku zamykanym na klucz i przytwierdzonym na stałe do jędra podłoża.

4. Broń osób, o których mowa w § 54 ust. 2, przewozi się na pokładzie statku powietrznego bez naboju w komorze nabożowej i w stanie zabezpieczonym.

§ 56. 1. Broń palną i amunicję przyjęte do przewozu na lotnisku odlotu zwraca się pasażerowi na lotnisku docelowym po przekroczeniu przez niego granicy strefy zastrzeżonej lotniska.

2. Broń palną i amunicję zatrzymaną na lotnisku przechowuje się w pomieszczeniach, do których dostęp jest strzeżony przez służbę ochrony lotniska.

§ 57. Sposób postępowania z bronią przyjętą do przewozu oraz przekazania jej właścicielowi na lotnisku docelowym określa przewoźnik lotniczy w swoim programie ochrony, ustalonym w porozumieniu z zarządzającym lotniskiem.

Rozdział 7

Metody i środki ochrony przewozu ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty

§ 58. 1. Ładunki, przesyłki kurierskie i ekspresowe oraz poczta, zwane dalej „ładunkiem”, przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego poddaje się kontroli bezpieczeństwa.

2. Od kontroli bezpieczeństwa można odstąpić w przypadku:

- 1) ładunków transferowych, poddanych kontroli bezpieczeństwa na lotnisku wylotu;
- 2) zwłok ludzkich;
- 3) żywych zwierząt;
- 4) krwi i produktów krwiopochodnych, organów przeznaczonych do przeszczepów, produktów leczniczych;
- 5) przesyłek wartościowych, poddanych wcześniej kontroli bezpieczeństwa;
- 6) materiałów radioaktywnych;
- 7) przesyłek pocztowych, kontrolowanych w sposób określony w odrębnych przepisach.

§ 59. 1. Kontrola, o której mowa w § 58 ust. 1, polega na sprawdzeniu, czy ładunek nie zawiera broni, materiałów wybuchowych oraz przedmiotów i urządzeń niebezpiecznych, przy zastosowaniu:

- 1) kontroli manualnej;
- 2) urządzenia rentgenowskiego,
- 3) komory symulacyjnej;
- 4) wykrywaczy śladowych ilości i par materiałów wybuchowych;
- 5) specjalnie szkolonych psów.

2. Kontrolę wykonuje się przy zastosowaniu jednego lub kilku rodzajów kontroli wymienionych w ust. 1.

3. Jeżeli ze względu na charakter ładunku nie można wykonać kontroli w sposób, o którym mowa w ust. 1, ładunek ten przetrzymuje się przez 24 godziny w wyznaczonym do tego celu miejscu.

§ 60. Przyjęte do przewozu ładunki na terenie lotniska są transportowane pod nadzorem służby ochrony lotniska.

Rozdział 8

Metody i środki ochrony przewozu poczty służbowej i materiałów przewoźnika

§ 61. Poczty służbową i materiały przewoźnika lotniczego, zwane dalej „przesyłkami”, przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego poddaje się kontroli bezpieczeństwa określonej w § 59 ust.1 i 2.

§ 62. Transport przesyłek, poddanych kontroli bezpieczeństwa, na pokład statku powietrznego odbywa się pod nadzorem służby ochrony lotniska.

Rozdział 9

Metody i środki ochrony towarów dostępnych na lotnisku i zaopatrzenia pokładowego

§ 63. Zaopatrzenie pokładowe, a także towary dostarczane do sklepów, restauracji i barów znajdujących się w strefie zastrzeżonej lotniska, zwane dalej „towarami”, są poddawane wyrywkowej kontroli bezpieczeństwa.

§ 64. Podmiot prowadzący lotniczą działalność gospodarczą przed podjęciem działalności w zakresie dostaw zaopatrzenia pokładowego przedstawia Prezesowi ULC do zatwierdzenia program ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.

§ 65. W celu realizacji kontroli bezpieczeństwa podmiot, o którym mowa w § 64, stosuje następujące działania:

- 1) powołuje osobę odpowiedzialną za nadzór nad ochroną prowadzonej działalności przed aktami bezprawnej ingerencji;
- 2) szkoli zatrudniane osoby w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji;
- 3) zapewnia, że osoby mające dostęp do stref zastrzeżonych lotniska przestrzegają zaleceń w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji wydanych przez zarządzającego lotniskiem;
- 4) wprowadza system kontroli dostępu do obiektów, w których prowadzi działalność;
- 5) przewozi towary pod nadzorem:
 - a) w zamykanych i plombowanych pojazdach — w przypadku prowadzenia działalności poza te-

renem lotniska lub na granicy strefy zastrzeżonej i ogólnodostępnej,

- b) w zamykanych pojazdach — w przypadku prowadzenia działalności na terenie strefy zastrzeżonej.

§ 66. 1. Zaopatrzenie pokładowe dostarczone na pokład statku powietrznego jest sprawdzane przez załogę statku powietrznego.

2. Sprawdzenie, o którym mowa w ust. 1, polega na:

- 1) kontroli zabezpieczeń umieszczonych na opakowaniach zaopatrzenia pokładowego;
- 2) porównaniu, czy numery znajdujące się na zabezpieczeniach zaopatrzenia pokładowego są zgodne z dokumentami do nich załączonymi.

Rozdział 10

Metody i środki ochrony działalności związanej ze sprzątaniem pokładów statków powietrznych

§ 67. Podmiot prowadzący lotniczą działalność gospodarczą przed podjęciem działalności w zakresie sprzątania pokładów statków powietrznych przedstawia Prezesowi ULC do zatwierdzenia, uzgodniony z zarządzającym lotniskiem, program ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji.

§ 68. 1. Podmiot gospodarczy prowadzący lotniczą działalność gospodarczą w zakresie sprzątania pokładów statków powietrznych chroni tę działalność przed wykorzystaniem jej w celu przeprowadzenia aktu bezprawnej ingerencji.

2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, chroni prowadzoną działalność, stosując działania wymienione w § 65 pkt 1—4.

3. Materiały służące do sprzątania pokładów statków powietrznych poddaje się kontroli bezpieczeństwa przed wprowadzeniem na teren strefy zastrzeżonej.

Rozdział 11

Metody i środki ochrony lotnictwa stosowane wobec członków misji dyplomatycznych i urzędów konsularnych oraz osób zrównanych z nimi na podstawie porozumień międzynarodowych

§ 69. 1. Członkowie misji dyplomatycznych i urzędów konsularnych oraz osoby zrównane z nimi na podstawie porozumień międzynarodowych, zwani dalej „dyplomatami”, są poddawani kontroli bezpieczeństwa w sposób określony w § 33.

2. Kontroli bezpieczeństwa nie poddaje się członków delegacji oficjalnych, wymienionych na potwierdzonych listach zaproszonych gości, składających wizyty na zaproszenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Prezesa Rady Ministrów, Sejmu, Senatu oraz członków Rady Ministrów.

§ 70. 1. Bagaż kabinowy i rejestrowany dyplomów jest poddawany kontroli bezpieczeństwa w sposób określony w § 38 i 41.

2. Nie poddaje się kontroli bezpieczeństwa przesyłek stanowiących pocztę dyplomatyczną.

3. W przypadku podejrzenia, że zawartość przesyłki stanowiącej pocztę dyplomatyczną zagraża bezpieczeństwu statku powietrznego, odmawia się jej przewozu.

Rozdział 12

Metody i środki ochrony stosowane wobec pasażerów niebezpiecznych

§ 71. 1. Policja lub Straż Graniczna zawiadamia, na piśmie, przewoźnika lotniczego o zamiarze przewozu osoby zatrzymanej lub tymczasowo aresztowanej, skazanej, wydalanej z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub której odmówiono prawa wjazdu na to terytorium, zwanej dalej „pasażerem niebezpiecznym”.

2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach zawiadomienie, o którym mowa w ust. 1, może być dokonane dostępnymi środkami łączności, w formie innej niż pisemna. Zawiadomienie takie wymaga potwierdzenia na piśmie niezwłocznie po ustaniu okoliczności uniemożliwiających jego dokonania w formie pisemnej.

3. Zawiadomienie, o którym mowa w ust. 1, zawiera następujące informacje:

- 1) dane osobowe pasażera niebezpiecznego;
- 2) powód przewozu;
- 3) rodzaj ochrony;
- 4) o ryzyku związanym z transportem.

4. Dane osobowe pasażera niebezpiecznego, o których mowa w ust. 3, ze względu na ważny interes bezpieczeństwa podlegają szczególnej ochronie.

5. Przewoźnik lotniczy przekazuje informacje, o których mowa w ust. 3, na lotnisko docelowe w sposób określony w programie ochrony przewoźnika lotniczego.

§ 72. 1. Przewoźnik dopuszcza pasażera niebezpiecznego do przewozu, jeżeli w czasie lotu nie zagraża on bezpieczeństwu innych pasażerów.

2. Przewoźnik może uzależnić dopuszczenie pasażera niebezpiecznego do przewozu od zapewnienia przez Policję lub Straż Graniczną środków ochrony wobec tego pasażera.

§ 73. Przed wejściem na pokład statku powietrznego pasażer niebezpieczny i jego bagaż są poddawani kontroli bezpieczeństwa, w sposób określony w § 33, 38 i 41.

§ 74. 1. Pasażera niebezpiecznego wprowadza się na pokład statku powietrznego przed innymi pasażerami.

2. Pasażera niebezpiecznego wyprowadza się na lotnisko docelowym po opuszczeniu pokładu statku powietrznego przez innych pasażerów.

§ 75. 1. Na pokładzie statku powietrznego wobec pasażera niebezpiecznego stosuje się, w szczególności, następujące środki ochrony:

- 1) umieszcza się z dala od wyjść awaryjnych;
- 2) nie podaje się alkoholu;
- 3) eskortie pasażera niebezpiecznego zapewnia się stały kontakt z załogą statku powietrznego.

2. O przewozie pasażera niebezpiecznego nie informuje się innych pasażerów.

Rozdział 13

Wymagania bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego

§ 76. Wymagania bezpieczeństwa wobec sprzętu stosowanego do ochrony lotnictwa cywilnego są określone w załączniku do Krajowego Programu.

§ 77. Prezes ULC, w porozumieniu z Komendantami Głównymi Straży Granicznej i Policji, zapewnia nadzór nad spełnianiem wymagań bezpieczeństwa przez sprzęt stosowany do ochrony lotnictwa cywilnego.

§ 78. Sprzęt, o którym mowa w § 76, obsługują osoby posiadające udokumentowane przeszkolenie w tym zakresie.

Rozdział 14

Metody i środki ochrony statków powietrznych lotnictwa ogólnego

§ 79. Zarządzający lotniskiem wyznacza na płycie lotniska miejsca postoju statków powietrznych wykonujących przewozy inne niż określone w art. 2 pkt 14 i 15 ustawy, zwanych dalej „statkami lotnictwa ogólnego”, oddalone od płyt postojowych statków powietrznych przeznaczonych do regularnego transportu lotniczego.

§ 80. 1. Osoba podróżująca statkiem lotnictwa ogólnego po poddaniu się kontroli bezpieczeństwa przebywa w miejscu uniemożliwiającym jej kontaktowanie się z pasażerami korzystającymi z przewozów, o których mowa w art. 2 pkt 14 i 15 ustawy.

2. Kontrola bezpieczeństwa i obsługa osób, o których mowa w ust. 1, jest przeprowadzana w oddzielnym terminalu.

3. W przypadku gdy lotnisko nie posiada oddzielnego terminalu, osoby te:

- 1) przechodzą wydzieloną częścią terminalu pasażerskiego pod nadzorem służby ochrony lotniska;
- 2) przy przechodzeniu do strefy sterylnej są poddawane kontroli bezpieczeństwa.

§ 81. Osoby, o których mowa w § 80 ust. 1, przewozi się lub doprowadza do i ze statku powietrznego pod nadzorem służby ochrony.

Rozdział 15

Metody i środki ochrony odprawy poza lotniskiem

§ 82. 1. Odprawy biletowo-bagażowe załogi statku powietrznego, pasażerów oraz ich bagażu można dokonać poza terenem lotniska po:

- 1) uzyskaniu zgody Prezesa ULC wydanej w porozumieniu z:
 - a) Komendantem Głównym Straży Granicznej oraz dyrektorem właściwej miejscowo izby celnej — w ruchu międzynarodowym,
 - b) właściwym miejscowo komendantem wojewódzkim Policji — w ruchu krajowym;
- 2) przeprowadzeniu kontroli miejsca odprawy przez pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego i służbę ochrony.

2. Kontrolę, o której mowa w ust. 1 pkt 2, przeprowadza się raz w roku.

§ 83. Przewoźnik lotniczy, który po spełnieniu warunków określonych w § 82 ust. 1 prowadzi odprawę biletowo-bagażową poza terenem lotniska, zapewnia ochronę dokumentów wykorzystywanych przy tej odprawie.

§ 84. 1. Odprawa biletowo-bagażowa poza lotniskiem obejmuje sprawdzenie tożsamości pasażera oraz uzyskanie informacji o sposobie zapakowania i zawartości bagażu rejestrowanego.

2. Przewoźnik lotniczy opracowuje listę pytań kontrolnych, niezbędnych do uzyskania informacji o sposobie zapakowania i zawartości bagażu rejestrowanego. Listę pytań kontrolnych przewoźnik lotniczy umieszcza w programie ochrony przewoźnika lotniczego.

§ 85. 1. Jeżeli pasażer odmawia odpowiedzi na pytania dotyczące sposobu zapakowania i zawartości bagażu rejestrowanego lub jego odpowiedzi budzą wątpliwości, stosuje się następujące środki bezpieczeństwa:

- 1) bagaż rejestrowany pasażera poddaje się kontroli bezpieczeństwa w miejscu odprawy pasażerskiej lub
- 2) bagaż rejestrowany pasażera poddaje się kontroli bezpieczeństwa na lotnisku, lub
- 3) pasażera i jego bagaż rejestrowany odprawia się na lotnisku.

2. Kontrolę bezpieczeństwa przeprowadza służba ochrony.

§ 86. Na kartach pokładowych oraz przywieszkach bagażowych zaznacza się, że odprawa została dokonana poza lotniskiem.

§ 87. Bagaż rejestrowany odprawiony i poddany kontroli bezpieczeństwa poza lotniskiem przechowywane w wyznaczonym do tego celu miejscu strzeżonym przed dostępem osób nieupoważnionych.

§ 88. 1. Bagaż, o którym mowa w § 87, przewozi na lotnisko przewoźnik lotniczy pod nadzorem służby ochrony.

2. Przed załadowaniem bagażu do pojazdu przeznaczonego do jego transportu przewoźnik lotniczy lub służba ochrony dokonuje kontroli bezpieczeństwa tego pojazdu.

3. Po załadowaniu bagażu osoba wyznaczona przez przewoźnika lotniczego zamyka i plombuje pojazd.

§ 89. 1. Na lotnisku bagaż rejestrowany dostarcza się osobie będącej przedstawicielem przewoźnika lub obsługi naziemnej.

2. Osoba, o której mowa w ust. 1, dokonuje sprawdzenia stanu zabezpieczenia pojazdu.

3. W przypadku naruszenia zabezpieczenia pojazdu, przed umieszczeniem bagażu na pokładzie statku powietrznego, dokonuje się jego ponownej kontroli bezpieczeństwa.

Rozdział 16

Program kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

§ 90. Prezes ULC opracowuje i realizuje program kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwany dalej „krajowym programem kontroli”, w porozumieniu z:

- 1) ministrem właściwym do spraw wewnętrznych w odniesieniu do podległych mu służb oraz lotnisk współużytkowanych;
- 2) Ministrem Obrony Narodowej w odniesieniu do podległych mu lotnisk współużytkowanych.

§ 91. Celem programu kontroli jest:

- 1) sprawdzenie, czy Krajowy Program jest wdrażany przez zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych oraz podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą;
- 2) sprawdzenie skuteczności stosowanych metod i środków ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) wskazanie metod i środków działania zapewniających zwiększenie skuteczności systemu ochrony lotnictwa cywilnego i usunięcie stwierdzonych w tym systemie braków;

- 4) wskazanie zmian niezbędnych w Krajowym Programie.

§ 92. Program kontroli jest realizowany poprzez:

- 1) przeglądy;
- 2) inspekcje;
- 3) testy;
- 4) ćwiczenia.

§ 93. 1. Inspekcje, przeglądy, testy i ćwiczenia na lotniskach, u przewoźników lotniczych oraz innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą przeprowadzają pracownicy Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Inspekcje, przeglądy, testy i ćwiczenia w zakresie czynności realizowanych przez Straż Graniczną i Policję na lotnisku przeprowadzają osoby wyznaczone przez Komendantów Głównych Straży Granicznej i Policji, działające w porozumieniu z pracownikami Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

3. Czynności, o których mowa w ust. 1, na lotniskach współużytkowanych wykonują osoby upoważnione przez Prezesa ULC, działając w porozumieniu ze służbami podległymi Ministrowi Obrony Narodowej.

4. Inspekcje, przeglądy i testy przeprowadza się z urzędu lub na wniosek.

§ 94. Z przeprowadzonych czynności, o których mowa w § 93 ust. 1, sporządza się protokół.

Rozdział 17

Ocena zagrożenia i obieg informacji w systemie ochrony lotnictwa cywilnego

§ 95. 1. Oceny stopnia zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji na terenie Rzeczypospolitej Polskiej dokonuje Prezes ULC.

2. Zarządzający lotniskami i przewoźnicy lotniczy przekazują Prezesowi ULC wszelkie informacje związane z zagrożeniem aktami bezprawnej ingerencji.

§ 96. 1. Prezes ULC określa, na podstawie oceny stopnia zagrożenia, loty wysokiego ryzyka oraz metody i środki, które powinny być podjęte w celu przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji.

2. Prezes ULC, na wniosek obcego państwa, które uznało lot za lot wysokiego ryzyka, wprowadza dodatkowe metody i środki, na zasadach określonych w Krajowym Programie, w celu przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji na lotnisku, z którego lub do którego odbywa się ten lot.

§ 97. 1. Na pokład statku powietrznego odbywającego lot wysokiego ryzyka wprowadza się wartę ochronną, składającą się z osób wchodzących w skład służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

2. Decyzję o wprowadzeniu warty ochronnej podejmuje Prezes ULC w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

3. Warunki, sposób przebywania i poruszania się wart ochronnych na lotnisku Rzeczypospolitej Polskiej wprowadzonych przez obcego przewoźnika na pokładzie swojego statku powietrznego określa umowa międzynarodowa o komunikacji lotniczej.

§ 98. 1. Wartę ochronną mogą pełnić osoby uzbrojone, które odbyły szkolenie w zakresie znajomości pokładu statku powietrznego, skutków użycia broni palnej na pokładzie statku powietrznego oraz sposobów unieszkodliwiania osoby niebezpiecznej bez użycia broni palnej.

2. Osoby wchodzące w skład warty ochronnej, podczas wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego, podlegają dowódcy tego statku, w zakresie określonym w art. 115 ustawy.

§ 99. Koszty związane ze szkoleniem osób wchodzących w skład warty ochronnej oraz ich wyposażeniem są pokrywane z części budżetu państwa, której dysponentem jest minister właściwy do spraw wewnętrznych.

Rozdział 18

Metody

ī środki przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym

§ 100. W celu przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym podmioty wchodzące w skład systemu ochrony lotnictwa cywilnego przygotowują plan przeciwdziałania tym sytuacjom oraz organizują szkolenia w tym zakresie.

§ 101. W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej:

- 1) Prezes ULC w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych koordynuje działania zmierzające do rozwiązania tej sytuacji;
- 2) minister właściwy do spraw wewnętrznych dostarcza informacji w tym zakresie oraz zapewnia udział podległych mu i nadzorowanych przez niego służb;
- 3) Minister Obrony Narodowej — na lotnisku współużytkowanym — poprzez podległe mu służby udziela pomocy w organizowaniu współdziałania do rozwiązania tej sytuacji;
- 4) minister właściwy do spraw zagranicznych informuje rządy państw, których dotyczy ta sytuacja, oraz utrzymuje kontakt z ich przedstawicielstwami dyplomatycznymi na terenie Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) zapewnia się podjęcie medycznych działań ratowniczych, na zasadach określonych w ustawie z dnia 25 lipca 2001 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 113, poz. 1207, z późn. zm.²⁾);

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 154, poz. 1801, z 2002 r. Nr 241, poz. 2073 oraz z 2003 r. Nr 45, poz. 391 i Nr 124, poz. 1152.

6) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki dokonuje oceny stopnia zagrożenia związanego z zagrożeniem radiacyjnym.

§ 102. Zarządzający lotniskiem opracowuje, w uzgodnieniu z Policją i Strażą Graniczną oraz w porozumieniu ze współużytkownikami lotniska, plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej. Plan ten stanowi część programu ochrony lotniska.

§ 103. Plan przeciwdziałania sytuacji kryzysowej uwzględnia warunki i tryb współpracy oraz koordynacji działań poszczególnych podmiotów wchodzących w skład systemu ochrony lotniska, sposób reagowania na zagrożenia, sposoby postępowania w sytuacji zagrożenia oraz informowania o zagrożeniu osób odpowiedzialnych za system ochrony lotniska.

§ 104. 1. Zarządzający lotniskiem użytku publicznego organizuje i zapewnia wyposażenie stałego centrum koordynacji antykryzysowej, zwanego dalej „centrum”, przeznaczonego do kierowania działaniami mającymi na celu rozwiązanie zaistniałej sytuacji kryzysowej.

2. W celu realizacji zadań centrum przygotowuje się:

- 1) pomieszczenia do pracy sztabu, socjalne i dla negocjatora;
- 2) miejsca do pracy tłumaczy.

3. Pomieszczenia i miejsca, o których mowa w ust. 2, wyposaża się w:

- 1) niezbędne środki łączności przewodowej i bezprzewodowej;
- 2) mapy i plany lotniska oraz otaczającego go terenu;
- 3) informacje o lotach z danego lotniska;
- 4) sprzęt radiowo-telewizyjny;
- 5) plany wnętrz wszystkich typów statków powietrznych;
- 6) kopie programu ochrony lotniska i programów ochrony przewoźników lotniczych prowadzących na nim działalność;
- 7) spis telefonów wewnętrznych i zewnętrznych.

§ 105. 1. Zarządzający lotniskiem, w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej, zwołuje sztab kryzysowy, zwany dalej „sztabem”, który prowadzi działania w centrum.

2. W skład sztabu wchodzi:

- 1) zarządzający lotniskiem lub wyznaczona przez niego osoba odpowiedzialna za ochronę lotniska;
- 2) przedstawiciele:

a) służby ochrony,

b) Służby Celnej,

c) lotniskowego organu służb ruchu lotniczego,

d) jednostek ochrony przeciwpożarowej określonych w programie ochrony lotniska,

e) służb medycznych i sanitarnych określonych w programie ochrony lotniska,

f) przewoźnika i innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą.

3. Sztab współdziała z organami administracji rządowej oraz organem zarządzania w zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji oraz ich skutkom.

4. Wewnętrzną organizację i sposób funkcjonowania sztabu i centrum określa program ochrony lotniska.

§ 106. 1. Przewoźnik lotniczy, w porozumieniu z innymi użytkownikami lotniska podstawowego dla jego działalności, opracowuje plany postępowania w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej.

2. Plany, o których mowa w ust. 1, stanowią część programu ochrony przewoźnika lotniczego.

3. Plany opracowuje się przy uwzględnieniu:

- 1) warunków i trybu współpracy oraz sposobu koordynacji działań poszczególnych podmiotów wchodzących w skład systemu ochrony lotniska;
- 2) sposobu reagowania na sytuację kryzysową;
- 3) metod i środków rozwiązywania sytuacji kryzysowej;
- 4) sposobów informowania o sytuacji kryzysowej podmiotów wchodzących w skład systemu ochrony lotniska.

§ 107. Przewoźnik lotniczy, w swojej siedzibie, organizuje i zapewnia wyposażenie centrum koordynacji kryzysowej, przeznaczonego do kierowania działaniami mającymi na celu rozwiązanie sytuacji kryzysowej.

§ 108. 1. Osoba kierująca sztabem, o którym mowa w § 105, w uzgodnieniu ze służbami wchodzącymi w skład systemu ochrony lotniska, ustala, na podstawie uzyskanych informacji, sposób postępowania w sytuacji kryzysowej.

2. Sposób postępowania, o którym mowa w ust. 1, obejmuje działania przewidziane w programie ochrony lotniska.

3. Sposób użycia i działania sił Policji uczestniczących w rozwiązywaniu sytuacji kryzysowej ustala, w uzgodnieniu z osobą, o której mowa w ust. 1, funkcjonariusz Policji dowodzący tymi siłami.

Rozdział 19

Warunki i tryb przekazywania informacji o sytuacji kryzysowej

§ 109. Po uzyskaniu informacji o akcie bezprawnej ingerencji zaistniałym na lotnisku lub pokładzie statku powietrznego:

- 1) Prezes ULC — powiadamia ministra właściwego do spraw transportu;
- 2) zarządzający lotniskiem — zwołuje sztab;
- 3) służba ochrony — podejmuje działania określone w programie ochrony lotniska.

§ 110. Dowódca statku powietrznego zagrożonego aktem bezprawnej ingerencji przekazuje wszelkimi dostępnymi środkami łączności informacje o zagrożeniu lotniskowym organom służb ruchu lotniczego.

§ 111. 1. Lotniskowy organ służb ruchu lotniczego, który otrzymał informację o akcie bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego znajdującego się w locie, przekazuje tę informację do organu zarządzania.

2. Organ zarządzania:

- 1) przekazuje informację służbom ochrony lotniska, do którego statek powietrzny kieruje się, z zastrzeżeniem § 112;
- 2) przekazuje informację państwom, nad terytorium których odbywa się lub będzie się odbywał ten lot;
- 3) przekazuje informację służbom systemu obrony powietrznej;
- 4) podejmuje działania mające na celu bezpieczne zakończenie tego lotu.

§ 112. W przypadku gdy lotniskowy organ służb ruchu lotniczego, który otrzymał informację o akcie bezprawnej ingerencji, o którym mowa w § 111 ust. 1, działa na lotnisku, na które kieruje się zagrożony statek powietrzny, informację tę organ ten przekazuje bezpośrednio służbom ochrony tego lotniska.

Rozdział 20

Sposób informowania o sytuacji kryzysowej

§ 113. Prezes ULC w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw zagranicznych przekazuje informację o akcie bezprawnej ingerencji do:

- 1) państwa rejestracji statku powietrznego;
- 2) państwa przewoźnika lotniczego;
- 3) państwa, którego obywatele zostali poszkodowani lub zatrzymani w wyniku zdarzenia;
- 4) państw, których obywatele znajdują się na pokładzie statku powietrznego.

§ 114. Przewoźnik lotniczy i zarządzający lotniskiem przekazują Prezesowi ULC informację o sytuacji kryzysowej, zawierającą opis zdarzenia i podjętych działań, w terminie 15 dni od zaistnienia zdarzenia.

§ 115. Prezes ULC przesyła do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego:

- 1) raport wstępny, w jednym z oficjalnych języków tej organizacji — w terminie 30 dni od dnia wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji;
- 2) raport końcowy, w jednym z oficjalnych języków tej organizacji — w terminie 60 dni od dnia wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji.

§ 116. Osoba kierująca sztabem lub osoba przez niego upoważniona udziela informacji o akcie bezprawnej ingerencji środkiem masowego przekazu.

Rozdział 21

Aktualizacja programów ochrony lotniska, przewoźnika lotniczego oraz podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą

§ 117. 1. Programy ochrony lotniska, przewoźnika lotniczego, innych podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą oraz organu zarządzania są aktualizowane przy uwzględnieniu istniejącego zagrożenia, jednak nie rzadziej niż raz na dwa lata.

2. Programy, o których mowa w ust. 1, Prezes ULC ocenia, pod kątem przewidzianych w nich metod i środków ochrony, nie rzadziej niż raz w roku.

Rozdział 22

Współpraca między Rzeczpospolitą Polską a innymi państwami członkowskimi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

§ 118. 1. Za współpracę z państwami członkowskimi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w zakresie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji oraz przeciwdziałania tym aktom odpowiada Prezes ULC.

2. Współpraca, o której mowa w ust. 1, polega w szczególności na:

- 1) powiadamianiu o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji i koordynowaniu działań w celu przeciwdziałania tym aktom;
- 2) uczestniczeniu w testach systemów ochrony;
- 3) udostępnianiu informacji o sprzęcie i urządzeniach służących ochronie przed aktami bezprawnej ingerencji;
- 4) wskazaniu organów władzy upoważnionych do przekazania i odebrania informacji o zagrożeniu.

§ 119. Prezes ULC udostępnia na piśmie Krajowy Program na prośbę państwa członkowskiego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Rozdział 23

Program szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego

§ 120. 1. Prezes ULC nadzoruje realizację programu szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, zwanego dalej „krajowym programem szkolenia”, opracowanego w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych nadzoruje krajowy program szkolenia w stosunku do podległej mu służby ochrony oraz lotnisk współużytkowanych, a Minister Obrony Narodowej — w stosunku do osób podległych na lotniskach współużytkowanych.

3. Prezes ULC nadzoruje realizację krajowego programu szkolenia w stosunku do pracowników zatrudnionych przez obcych przewoźników lotniczych wykonujących działalność na lotniskach.

§ 121. Celem krajowego programu szkolenia jest zaznajomienie osób zatrudnionych w lotnictwie cywilnym z:

- 1) międzynarodowymi standardami ochrony lotnictwa cywilnego w normalnych warunkach i w sytuacji kryzysowej;
- 2) metodami i środkami ochrony lotnictwa cywilnego określonymi w Krajowym Programie.

§ 122. Krajowy program szkolenia obejmuje w szczególności następujące osoby:

- 1) członków załóg statków powietrznych;
- 2) pracujące na lotnisku;
- 3) pełniące służbę na lotniskach;
- 4) zatrudnione poza terenem lotniska przez podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą.

§ 123. Krajowy program szkolenia określa zakres, tryb, częstotliwość i formy szkoleń, zasady kontroli jakości prowadzonych szkoleń oraz wymagane kwalifikacje osób szkolących, a także sposób sprawdzania wiedzy i umiejętności zdobytych w wyniku szkolenia.

§ 124. Krajowy program szkolenia obejmuje następujące rodzaje szkoleń:

- 1) podstawowe;
- 2) okresowe;
- 3) doskonalące;
- 4) specjalistyczne.

§ 125. 1. Zakres szkolenia dostosowuje się do zadań wykonywanych przez osoby, o których mowa w § 122.

2. Ze względu na zakres zadań, o których mowa w ust. 1, program szkolenia obejmuje następujące kategorie osób:

- 1) kategoria 1 — osoby kierujące ochroną lotnictwa cywilnego oraz członków sztabów kryzysowych;
- 2) kategoria 2 — audytorów ochrony lotnictwa;
- 3) kategoria 3 — instruktorów ochrony lotnictwa;
- 4) kategoria 4 — pracowników służby ochrony lotnictwa;
- 5) kategoria 5 — pozostałych pracowników ochrony lotnictwa;
- 6) kategoria 6 — członków załóg statków powietrznych;
- 7) kategoria 7 — pracowników obsługi naziemnej przewoźnika lotniczego;
- 8) kategoria 8 — inne osoby zatrudnione przez przewoźnika lotniczego lub zarządzającego lotniskiem;
- 9) kategoria 9 — pracowników firm obsługujących lotniczy transport ładunków, przesyłek kurierskich i poczty;
- 10) kategoria 10 — pracowników podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą w zakresie zaopatrzenia pokładowego;
- 11) kategoria 11 — kontrolerów ruchu lotniczego;
- 12) kategoria 12 — funkcjonariuszy i pracowników cywilnych Straży Granicznej i Policji zatrudnionych na lotnisku;
- 13) kategoria 13 — operatorów urządzeń rentgenowskich służących do wykonywania kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu;
- 14) kategoria 14 — funkcjonariuszy Służby Celnej;
- 15) kategoria 15 — żołnierzy i pracowników cywilnych Ministerstwa Obrony Narodowej wykonujących obowiązki na lotniskach współużytkowanych;
- 16) kategoria 16 — inne podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą.

§ 126. 1. Szkolenie podstawowe osób wymienionych w § 125 przeprowadza się przed podjęciem przez nie pracy w lotnictwie cywilnym.

2. Szkolenie okresowe w zakresie podstawowym prowadzi się z częstotliwością zależną od kategorii osób szkolonych oraz w zależności od potrzeb, przy czym:

- 1) dla członków załóg statków powietrznych — nie rzadziej niż raz na 2 lata;
- 2) dla pozostałych osób — nie rzadziej niż raz na 3 lata.

§ 127. Szkolenie doskonalące i specjalistyczne przeprowadza się dla osób wykonujących w szczegól-

ności zadania związane z rozpoznaniem pirotechnicznym oraz substancji i materiałów niebezpiecznych w celu przygotowania do działań antykrzysowych na wszystkich szczeblach kierowniczych i wybranych stanowiskach wykonawczych.

§ 128. 1. Zarządzający lotniskami, służba ochrony, przewoźnicy lotniczy oraz inne podmioty prowadzące lotniczą działalność gospodarczą organizują i przeprowadzają szkolenia zgodnie z krajowym programem szkolenia.

2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, opracowują plany szkolenia, przy uwzględnieniu:

- 1) rodzajów szkoleń w zależności od kategorii pracowników;
- 2) liczby osób wymagających danego typu szkolenia;
- 3) kwalifikacji osób prowadzących szkolenie;
- 4) miejsca przeprowadzenia szkolenia;
- 5) środków technicznych niezbędnych do zorganizowania szkolenia,
- 6) zagadnień objętych wcześniejszym szkoleniem — w przypadku szkoleń odświeżających.

3. Podmioty, o których mowa w ust. 1, gromadzą z przeprowadzonych szkoleń dokumentację zawierającą w szczególności:

- 1) jej tematykę i zakres;
- 2) listę uczestników;
- 3) czas trwania;
- 4) potwierdzenie ukończenia szkolenia.

§ 129. 1. Prezes ULC, w ramach nadzoru sprawowanego nad realizacją krajowego programu szkolenia,

zleca wykonanie kontroli u organizatora szkolenia w celu oceny:

- 1) sposobu i poziomu przekazywania wiedzy;
- 2) wyposażenia technicznego, przy użyciu którego odbywa się szkolenie;
- 3) kwalifikacji osób prowadzących szkolenia;
- 4) wyników szkolenia pod kątem uzyskanej wiedzy i zdobytych umiejętności.

2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych i Minister Obrony Narodowej podejmują działania, o których mowa w ust. 1, w stosunku do podległych im jednostek.

Rozdział 24

Finansowanie ochrony lotnictwa cywilnego

§ 130. 1. Koszty związane z ochroną lotnictwa cywilnego są finansowane z części budżetu państwa, której dysponentami są minister właściwy do spraw transportu, minister właściwy do spraw wewnętrznych i Minister Obrony Narodowej, oraz ze środków finansowych zarządzających lotniskami cywilnymi, przewoźników lotniczych, a także środków finansowych i rzeczowych przekazanych na ten cel przez krajowe i zagraniczne osoby fizyczne i prawne.

2. Poza środkami wymienionymi w ust. 1, system ochrony lotnictwa cywilnego jest finansowany z:

- 1) części opłat za bilety lotnicze i opłat pobieranych za wykonywane operacje lotnicze, które przeznaczają się na udoskonalenie systemu ochrony lotnictwa;
- 2) części opłat za dodatkowe środki ochrony realizowane przez zarządzających lotniskami na rzecz przewoźników lotniczych.

*Załącznik do Krajowego Programu
Ochrony Lotnictwa Cywilnego*

WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA WOBEC SPRZĘTU STOSOWANEGO DO OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

I. SPRZĘT SŁUŻĄCY DO WYKRYWANIA METALU

Do tej kategorii zalicza się sprzęt wykorzystujący działanie pola elektromagnetycznego, przeznaczonego do wykrywania, na ciele osoby, broni i innych przedmiotów metalowych, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji skierowanego przeciwko lotnictwu cywilnemu.

W celu przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa osób używa się wykrywaczy metalu:

- podczas przechodzenia osób przez strukturę o kształcie bramki (stacjonarny detektor metalu, zwany dalej „WTMD”), lub
- w czasie, gdy osoby zatrzymują się w punkcie kontroli, aby poddać się kontroli bezpieczeństwa wykonywanej przez operatora postępującego się

urządzeniem ręcznym (ręczny detektor metalu, zwany dalej „HHMD”).

1. Stacjonarny wykrywacz metalu (WTMD)

A. Wymagania funkcjonalne:

- 1) zdolność do wykrywania, po uprzednim określeniu rodzaju przedmiotów, które powinien wykrywać:
 - a) niezawodnie i w sposób nieprzerwany wykrywa metale żelazne i nieżelazne,
 - b) lokalizacja, ustawienie, orientacja oraz szybkość przemieszczania się przedmiotu metalo-

wego nie powinny mieć wpływu na jego zdolność wykrywania,

- c) pole elektromagnetyczne wewnątrz WTMD powinno być możliwie najbardziej jednorodne;

- 2) odróżnianie — WTMD powinien posiadać zdolność odróżniania różnych metali i ich stopów;

- 3) sygnały alarmowe

WTMD powinien być wyposażony zarówno w alarm dźwiękowy, jak i wizualny. Sygnał alarmowy powinien się odezwać przed lub w chwili opuszczenia urządzenia przez osobę. Czas trwania sygnału alarmowego powinien być regulowany.

Alarm dźwiękowy

Alarm dźwiękowy można regulować pod względem tonu i głośności tak, aby był słyszalny dla operatora w warunkach, w których wypełnia on swoje obowiązki.

Alarm wizualny

Alarm wizualny powinien być wyraźnie widoczny dla operatora. Alarm wizualny powinien dostarczać informacji o ilości wykrytego metalu.

Alarm dodatkowy

Powinna istnieć możliwość zaprogramowania alarmu dotyczącego konkretnego procentu osób nieprzenoszących przedmiotów metalowych. Alarm dodatkowy powinien wysyłać inny sygnał dźwiękowy niż alarm dźwiękowy.

Lokalizacja zagrożenia

WTMD powinien posiadać możliwość wskazywania lokalizacji metalu, który wywołał alarm.

Możliwość zdalnej regulacji sygnału alarmowego

WTMD powinien posiadać możliwość regulacji sygnału alarmowego z określonej odległości;

- 4) wymagania dotyczące obsługi

WTMD powinien być łatwy w obsłudze, przy zachowaniu wyraźnych wskaźników alarmujących i sygnalizujących wystąpienie awarii.

Po włączeniu WTMD powinien dokonywać sprawdzenia (autotestu) bez konieczności dokonywania przez operatora jakichkolwiek regulacji.

Producent powinien dostarczyć firmowych testerów. Częstotliwość i metody testowania powinny być określone **przez właściwe władze**.

- 5) ustawienie czułości WTMD:

- a) powinna istnieć możliwość dostosowania czułości WTMD do poziomu zagrożenia,
b) regulacji ustawień WTMD powinna dokonywać wyłącznie osoba uprawniona,

- c) w przypadku gdy działanie WTMD ma być regulowane lub zachowane przy pomocy zdalnego sterowania lub za pośrednictwem sieci komputerowej, stosuje się środki zapewniające ochronę przed dostępem osób nieuprawnionych;

- 6) kontrola ze strony operatora — operator wykonuje wyłącznie funkcje polegające na włączaniu i wyłączeniu WTMD.

- 7) autokontrola

WTMD dokonuje stałej autokontroli tych parametrów, które powodują alarm, wymagający potwierdzenia przez operatora w razie wykrycia awarii.

Automatyczna rekalkibracja nie może zakłócić użytkowania systemu.

Jeśli kontrola lub rekalkibracja wypadła negatywnie, sygnał wizualny powiadamia operatora o awarii albo wskazuje operatorowi, na czym polega awaria.

WTMD nieprzerwanie dokonuje autokorekty najważniejszych parametrów;

- 8) odporność na zakłócenia

Sprzęt stosowany w punktach kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym, a w szczególności telefony komórkowe i sprzęt radiowy, nie powinien powodować zakłóceń w działaniu WTMD.

WTMD nie powinien zakłócać funkcjonowania sprzętu w porcie lotniczym ani sprzętu ochrony lotnictwa.

WTMD powinien spełniać wymagania przepisów EMC/EMI;

- 9) dane statystyczne

WTMD powinien gromadzić dane statystyczne dotyczące:

- a) czasu działania,
b) ilości skontrolowanych pasażerów,
c) ilości alarmów, zarówno wizualnych i dźwiękowych, jak też dodatkowych;

- 10) lokalizacja

Producent powinien dostarczyć informacji dotyczących miejsca lokalizacji WTMD.

B. Wymagania mechaniczne i elektryczne

WTMD jest urządzeniem niezależnym, które powinno być zamocowane do podłoża lub ściany, zbudowanym z powierzchni gładkich, a w przypadku podłogi zapewniających swobodne i bezpieczne przejście, o konstrukcji uniemożliwiającej jego uszkodzenie lub przewrócenie.

- 1) wymiary wewnętrzne

Wymiary wewnętrzne powinny być dostosowane do potrzeb kontroli bezpieczeństwa osób, tj.:

- a) szerokość — min. 70 cm,
b) wysokość — min. 200 cm,
c) głębokość — maks. 65 cm;

2) wymiary zewnętrzne — powinny umożliwiać usytuowanie WTMD w infrastrukturze portu lotniczego;

3) podatność na wibracje

WTMD powinien być odporny na wibracje mechaniczne;

4) wymagania dotyczące środowiska

WTMD powinien być wodoodporny, przy czym materiały, z których jest zbudowany, powinny gwarantować łatwe utrzymanie go w czystości. WTMD powinien być odporny na działanie wysokiej temperatury, kurzu i innych czynników zewnętrznych;

5) wymagania dotyczące zasilania elektrycznego

WTMD powinien być dostosowany do miejscowego źródła zasilania i działać prawidłowo przy wahaniami napięcia i natężenia w granicach $\pm 10\%$.

C. Wymagania dotyczące higieny i bezpieczeństwa

WTMD powinien spełniać wymagania określone w przepisach dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy.

1) bezpieczeństwo mechaniczne

WTMD powinien być zbudowany i wyposażony w sposób gwarantujący bezpieczeństwo osób korzystających z tego urządzenia, a w szczególności nie powinien mieć:

a) elementów grożących potknięciem się, takich jak rampy czy okablowanie zewnętrzne,

b) ostrych kątów czy wypukłości, które mogłyby spowodować zranienie osoby lub uszkodzenie jej odzieży;

2) bezpieczeństwo elektryczne

Budowa WTMD powinna gwarantować brak zagrożenia porażeniem elektrycznym podczas funkcjonowania urządzenia;

3) niezakłócanie działania medycznych urządzeń technicznych

WTMD nie powinien zakłócać działania technicznych urządzeń medycznych, takich jak aparaty słuchowe, rozruszniki serca, defibrylatory. Producent jest obowiązany dostarczyć wyniki badań w tym zakresie;

4) niezakłócanie urządzeń elektronicznych

WTMD nie powinien oddziaływać na urządzenia elektryczne lub elektroniczne oraz na materiały magnetyczne.

D. Konserwacja i serwis

Budowa WTMD powinna zapewniać jego łatwą konserwację.

WTMD powinien być wyposażony w system zasilania przy użyciu baterii, włączający się samoczynnie na wypadek braku dopływu prądu, oraz w sygnalizację poziomu wyczerpania baterii.

Producent jest obowiązany dostarczyć instrukcję dotyczącą instalacji, obsługi, konserwacji, usuwania awarii, w tym listę podstawowych części zamiennych, oraz kartę gwarancyjną.

E. Sposób sprawdzania (testowania) WTMD

1) protokół testowy

Wymagania	Metoda testowania pomiaru Udokumentowanie	Tak/Nie	Uwagi
1	2	3	4
Wymagania funkcjonalne	T		
A) Zdolność do wykrywania	Lista przedmiotów A B C D	$P_{D(A)}$ $P_{D(B)}$ $P_{D(C)}$ $P_{D(D)}$	Patrz również jednolitość obrazu
B) Rozróżnialność	Lista przedmiotów 1 2 3 4	$F_{A(1)}$ $F_{B(2)}$ $F_{C(3)}$ $F_{D(4)}$	Patrz również jednolitość obrazu
C) Alarmowanie Alarm dźwiękowy			
• Regulacja tonu	T		
• Regulacja głośności	T		

1	2	3	4
<ul style="list-style-type: none"> Minimalna głośność alarmu Alarm wizualny	T		
<ul style="list-style-type: none"> Rodzaj sygnalizacji Informacja o ilości wykrytego metalu Alarm dodatkowy (opcja)	T T		
Lokalizacja zagrożenia	T		
Zdalna regulacja alarmowania (opcja)	T		
Wymagania dotyczące obsługi			
<ul style="list-style-type: none"> Wyraźne wskaźniki alarmowe Wyraźne wskaźniki informujące o awarii Autotest po włączeniu 	T T T		
A) Regulacja czułości	T		
B) Kontrola operatora	T		
C) Autokontrola			
<ul style="list-style-type: none"> Stała autokontrola Wskazywanie niewłaściwego działania Automatyczna rekalicacja 	T T T		
D) Odporność na zakłócenia spowodowane przez:			
<ul style="list-style-type: none"> Telefony komórkowe Sprzęt radiowy o różnych: <ul style="list-style-type: none"> — częstotliwościach — mocy — w różnych odległościach Sprzęt ochrony Regulacje EMC/EMI	T, M T, M T, M T D		
E) Dane statystyczne	T		
F) Optymalne usytuowanie	D		
Wymagania mechaniczne i elektryczne	T, M		
A) Ogólne			
B) Rozmiary fizyczne	M		
<ul style="list-style-type: none"> Wymiary wewnętrzne Wymiary zewnętrzne 	Szer. Wys. Głębokość Szer. Wys. Głębokość		
C) Podatność na wibracje	T, M		
D) Wymagania dotyczące środowiska	T, M		
<ul style="list-style-type: none"> Odporność na wodę Odporność na wysokie temperatury Odporność na kurz Odporność na wilgoć 	D D D D		

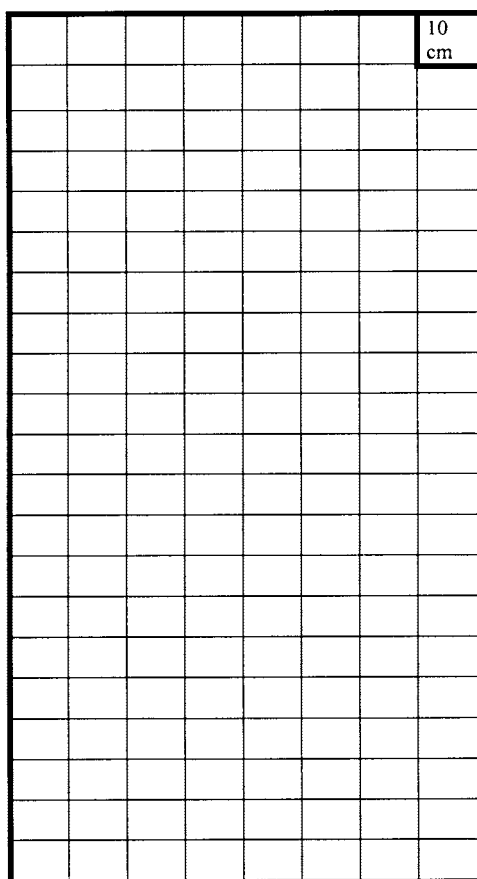
1	2	3	4
E) Wymagania dotyczące elektryczności	T, D		
Wymagania dotyczące bezpieczeństwa i higieny	T, M, D		
A) Uwagi ogólne	D		
B) Bezpieczeństwo mechaniczne	T, M, D		
C) Bezpieczeństwo elektryczne	T, M		
D) Niezakłócanie medycznych urządzeń technicznych	T, M, D		
E) Niezakłócanie sprzętu elektronicznego	T, M, D LISTA OBIEKTÓW TESTU		
Konserwacja i serwis	T, D		

2) fazy testowania

Kryteria testowania ujęte są w sekcji zatytułowanej „Wymagania”. Aby znaleźć cel i porównywalny wynik, należy przeprowadzić test w dwóch fazach:

a) test laboratoryjny

Powierzchnia wewnątrz WTMD jest wydzielona w sekcjach w sposób następujący:



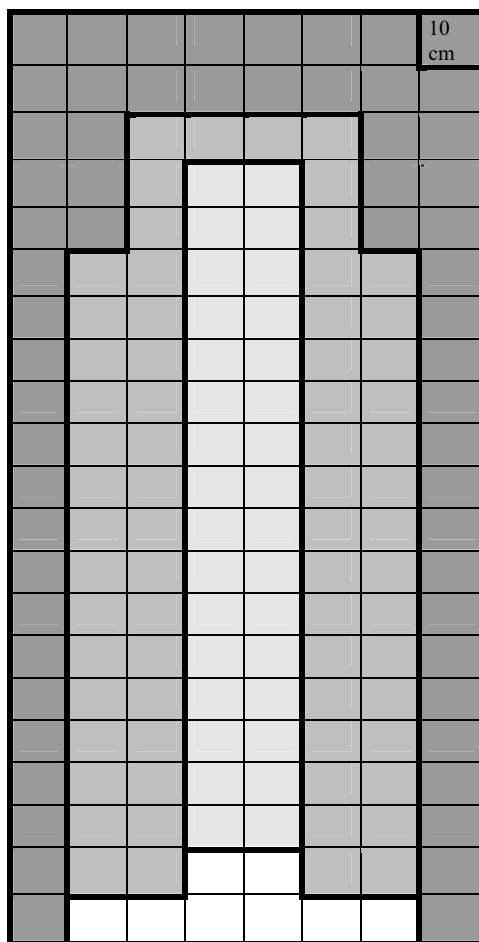
Następujące przedmioty poddawane są testowi w każdej sekcji z określoną prędkością:





Przedmiot testu	Wielkość masy metalu/stopu	Lokalizacja	Orientacja	Prędkość (chód)	Prędkość (rzut)	Zdolność wykrywania (P_D)
A						
B						
C						
D						

Zdolność wykrywania mierzy się i klasyfikuje w sposób następujący:

- I $P_D = 100\%$
- II $P_D = 75\%$
- III $P_D = 50\%$
- IV $P_D = 0$

Następujący diagram ilustruje jednolitość pola magnetycznego:



- I 
- II 
- III 
- IV 

b) test użytkownika

Przedmiot testu	Wielkość masy metalu/stopu	Lokalizacja	Orientacja	Prędkość (chód)	Prędkość (rzut)	Fałszywy alarm (F_A)
E						
F						
G						
H						

2. Ręczny wykrywacz metalu (HHMD)

a w szczególności sprzętu służącego ochronie lotnictwa.

A. Wymagania funkcjonalne

- 1) zdolność do wykrywania
HHMD powinien niezawodnie wykrywać metale żelazne i nieżelazne z odległości nie mniejszej niż 50 mm. Określa się listę przedmiotów, jakie powinien wykrywać HHMD;
- 2) sygnały alarmowe
HHMD powinien posiadać gniazdko do podłączenia słuchawek i być wyposażony zarówno w alarm dźwiękowy, jak i wizualny, przy czym:
 - a) sygnał alarmowy powinien odzywać się niezwłocznie i mieć możliwość regulacji pod względem tonu i głośności,
 - b) alarm powinien informować o ilości wykrytego metalu;
- 3) sygnalizacja wyczerpania się baterii
HHMD powinien posiadać wizualną lub dźwiękową sygnalizację poziomu wyczerpania baterii.

B. Wymagania dotyczące obsługi

HHMD powinien być łatwy w obsłudze oraz posiadać wyraźne wskaźniki alarmujące lub sygnalizujące wystąpienie awarii.

HHMD powinien mieć możliwość automatycznej kalibracji.

- 1) ustawienie czułości — nie powinno być możliwości regulowania czułości przez operatora;
- 2) kontrola ze strony operatora — operator wykonuje wyłącznie funkcje polegające na włączaniu i wyłączeniu HHMD;
- 3) odporność na zakłócenia
Sprzęt stosowany w punktach kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym, w tym telefony komórkowe i sprzęt radiowy, nie powinien powodować zakłóceń w działaniu HHMD.
HHMD nie powinien powodować zakłóceń w funkcjonowaniu sprzętu w porcie lotniczym,

C. Wymagania mechaniczne i elektryczne

HHMD powinien być urządzeniem kompaktowym, mieć powierzchnie gładkie, bez kantów i zaczepów. Jego wielkość powinna gwarantować łatwą obsługę. HHMD powinien być wyposażony w uchwyt do założenia na nadgarstek, pasek lub kaburę.

- 1) test na upuszczanie
HHMD powinien funkcjonować prawidłowo po 4 upadkach na beton, w różnej pozycji, z wysokości co najmniej 1,5 m;
- 2) wymagania dotyczące środowiska
HHMD powinien być wodoodporny, odporny na działanie wysokiej temperatury, kurz i wilgoć.

D. Wymagania dotyczące bezpieczeństwa i higieny

HHMD powinien spełniać wymagania określone w przepisach dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy.

- 1) bezpieczeństwo elektryczne
Budowa HHMD powinna zabezpieczać przed porażeniem prądem elektrycznym podczas funkcjonowania urządzenia;
- 2) niezakłócanie technicznych urządzeń medycznych
HHMD nie powinien zakłócać działania technicznych urządzeń medycznych, takich jak aparaty słuchowe, rozruszniki serca czy defibrylatory. Producent jest obowiązany dostarczyć wyniki badań w tym zakresie;
- 3) niezakłócanie urządzeń elektronicznych
HHMD nie powinien oddziaływać na urządzenia elektryczne lub elektroniczne oraz na materiały magnetyczne.

E. Obsługa techniczna

HHMD powinien być urządzeniem bezobsługowym.

II. SPRZĘT DZIAŁAJĄCY PRZY WYKORZYSTANIU PROMIENIOWANIA RENTGENOWSKIEGO

Wymagania dotyczące sprzętu działającego przy wykorzystaniu promieniowania rentgenowskiego powinny być stosowane do wszystkich urządzeń powodujących powstanie obrazu, którego interpretacja jest zadaniem operatora. Dotyczy to zarówno konwencjonalnych urządzeń prześwietlających, jak i EDS czy EDDS.

1. Urządzenia rentgenowskie (X-RAY)

A. Wymagania dotyczące jakości obrazów

Jakość obrazów powinna być badana zgodnie z pięcioma kryteriami:

- 1) rozdzielczość pojedynczego drutu (SWR) — definiuje zdolność urządzenia prześwietlającego do wyświetlenia obrazu pojedynczego, cienkiego drutu.
 - **test 1 (SWR):** rozdzielczość powinna umożliwiać operatorowi obserwowanie na monitorze nieizolowanego drutu miedzianego o średnicy 0,2450 mm, nawiniętego na pleksyglas;
- 2) użyteczna penetracja (UP) — definiuje poziom szczegółów, które powinny być widoczne w ukryciu za materiałem o znanej grubości.
 - **test 2 (UP):** operator powinien być w stanie zobaczyć nieizolowany miedziany drut grubo-

ści 0,5105 mm ukryty za aluminium o grubości 5/16 cala;

- 3) rozdzielczość przestrzenna (SR) — definiuje zdolność urządzenia prześwietlającego do odróżniania i wyświetlania obiektów położonych blisko siebie.

— **test 3 (SR)**: operator powinien być w stanie zobaczyć skrawki arkusza blachy miedzianej o grubości 2,0 mm;

- 4) penetracja prosta (SP) — definiuje grubość metalu, który urządzenie jest w stanie spenetrować, jak również zdolność urządzenia do tworzenia obrazów cienkiego metalu.

— **test 4a (SP obraz cienkiego metalu)**: operator powinien być w stanie zobaczyć przedmiot stalowy o grubości 0,10 mm,

— **test 4b (SP odróżnianie grubych metali)**: operator powinien być w stanie zobaczyć płytę ołowianą ukrytą za stalą o grubości 14 mm;

- 5) odróżnianie materiałów (MD) — definiuje zdolność urządzenia prześwietlającego do odróżniania materiałów o różnej liczbie atomowej, w szczególności pozwalając na odróżnienie substancji organicznych od nieorganicznych.

— **test 5 (MD)** — sól i cukier powinny być oznaczone różnymi kolorami.

Spełnianie przez sprzęt wymienionych 5 kryteriów powinno zostać poddane ocenie w oparciu o **Standardowy Zestaw Testowy (STP)**, którego rysunki techniczne oraz określenie materiałów i wymiarów producent dostarcza użytkownikowi.

- a) rozdzielczość pojedynczego drutu (SWR)

Oprócz drutu miedzianego o grubości 30 AWG, STP ma obejmować drut o grubości od 24 AWG (0,5105 mm) do 36 AWG (0,1270 mm); 24, 30, 32 i 36. Druty powinny być rozłożone w układach sinusoidalnych,

- b) użyteczna penetracja (UP)

STP powinien uwzględnić płytę aluminiową o różnej grubości (5/16, 7/16 i 9/16 cala), za którą znajdowałyby się sinusoidalne układy niez izolowanego drutu miedzianego o różnej średnicy (od 24 do 36 AWG),

- c) rozdzielczość przestrzenna (SR)

Oprócz siatek złożonych z pasków o grubości 0,2 mm, STP powinien uwzględniać inne paski: o rozmiarach 1,0 mm i 1,5 mm. Powinny być używane paski blachy miedzianej ułożone względem siebie pod kątem prostym, aby sprawdzić rozdzielczość poziomą i pionową,

- d) penetracja prosta (SP)

W celu sprawdzenia obrazu cienkiego metalu powinno używać się stalowych blaszek. Oprócz blaszek o rozmiarach 0,10 mm, STP powinien uwzględnić dwa inne rodzaje blaszek: 0,05 mm oraz 0,15 mm.

W przypadku testu na rozróżnianie materiałów o dużej gęstości powinno używać się stalowej blaszki w kształcie schodków. Jej grubość powinna się wahać od 14 mm do 30 mm, a schodki powinny być o wysokości 2 mm,

- e) odróżnianie materiałów (MD)

STP powinien zawierać kapsułki z próbkami soli i cukru.

B. Testowanie przy użyciu STP

1. Typy testów

STP można używać do przeprowadzenia trzech różnych typów testów:

- 1) testu wstępnego, którego celem jest:

a) skierowanie wysiłków związanych z badaniami podczas wstępnej fazy opracowywania urządzeń,

b) dokonanie porównania urządzeń podczas zakupu,

c) sprawdzenie działania urządzenia w porównaniu ze specyfikacjami;

- 2) testu podstawowego, którego celem jest szybkie i proste sprawdzenie, czy sprzęt funkcjonuje właściwie;

- 3) testu okresowego sprawdzającego, którego celem jest zmierzenie wszelkich różnic w działaniu podczas całego okresu funkcjonowania urządzenia.

2. Częstotliwość wykonywania testów i osoby upoważnione do ich wykonywania

- 1) test podstawowy STP powinno się przeprowadzić jako szybki, rutynowy test, stosowany codziennie przez operatora przed rozpoczęciem użytkowania urządzenia w celu upewnienia się, że powstaje obraz wystarczająco dobrej jakości i że sprzęt funkcjonuje właściwie. Potwierdzenie przeprowadzenia testu powinno być odnotowane w książce rejestracyjnej i potwierdzone podpisem osoby wykonującej ten test;

- 2) test kontroli jakości działania — ustala się częstotliwość przeprowadzania tego testu, np. nie rzadziej niż raz w miesiącu. Szczegółowe wyniki otrzymane w ramach STP powinny być odnotowywane w formularzu rejestracji znajdującego się w niniejszym załączniku. Powinno się prowadzić ewidencję wyników tego testu przez cały okres użytkowania urządzenia;

- 3) osoby upoważnione do wykonywania testów

Testy kontroli jakości działania powinny być przeprowadzane przez osoby specjalnie przeszkolone, przy czym działanie urządzenia prześwietlającego powinno, w zależności od potrzeb, być przedmiotem szkoleń wstępnych i przypominających dla przełożonych lub operatorów. Osoby wykonujące kontrolę powinny informować o zmianach w działaniu urzą-

dzenia lub wątpliwościach dotyczących jakości obrazu.

3. Procedury dotyczące testów kontroli jakości działania

Różnice w wynikach testów mogą być spowodowane przez:

- a) różnice w jakości działania pomiędzy poszczególnymi egzemplarzami danego modelu urządzenia prześwietlającego,
- b) rodzaj wymagań dotyczących jakości obrazów, który zależy od zdolności operatora do zaobserwowania np. drutu,
- c) trudności w odtworzeniu warunków testowych (np. położenia testowanej walizki na taśmie).

Wyniki mogą różnić się w przypadku różnych egzemplarzy tego samego modelu. Ponadto, ponieważ wyniki testów zależą zarówno od operatora, jak i warunków, w jakich zostają przeprowadzone, mogą się one różnić również w przypadku tego samego urządzenia.

1) warunki przeprowadzenia testu:

- a) testowana walizka (STP) powinna być umieszczona w dowolnym miejscu na taśmie, aby otrzymać optymalny obraz. Miejsce położenia STP powinno się odnotować w formularzu rejestracji. Każdy rutynowy test powinien być przeprowadzony przy zachowaniu tego samego położenia przedmiotu na taśmie,
- b) testowana walizka powinna się przesuwać na taśmie tak, aby była zwrócona swą najdłuższą częścią równolegle do kierunku ruchu taśmy,
- c) test powinien być powtarzany tyle razy, aby operator był przekonany, że osiągnął obraz optymalnej jakości, przy uwzględnieniu wszystkich cech obrazu, takich jak kolor, powiększenie, zaznaczenie krawędzi;

2) wymagania dotyczące projektu systemu:

- a) wszystkie części urządzenia prześwietlającego powinny odpowiadać wymaganiom przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy,
- b) urządzenie nie powinno oddziaływać na materiały fotograficzne, magnetyczne nośniki informacji i przyrządy półprzewodnikowe,
- c) urządzenie powinno wytwarzać pełny obraz każdego przedmiotu mieszczącego się w tunelu,
- d) odkształcenia powinny być ograniczone do minimum,
- e) urządzenie powinno pokazywać przynajmniej 256 odcieni szarości,
- f) taśma przekaźnikowa powinna być oznakowana, aby wskazywać, gdzie należy kłaść przedmiot w celu otrzymania optymalnego obrazu,

g) urządzenie powinno wyświetlać grupy odcieni szarości, tj. wykonywać skanowanie mniejszego zasięgu,

h) obraz każdego przedmiotu umieszczonego na taśmie powinien pojawiać się na ekranie przynajmniej przez 5 sekund, przy czym operator powinien mieć możliwość zatrzymania taśmy i, w razie potrzeby, zawrócenia jej, w przypadku konieczności dokładniejszego zbadania zawartości bagażu,

i) system powinien w pełni funkcjonować po upływie 2 minut od włączenia,

j) po ponownym uruchomieniu taśmy po jej zatrzymaniu, urządzenie powinno pokazywać pełny obraz prześwietlanego bagażu,

k) każda wybrana opcja powinna pojawić się w ciągu 1/2 sekundy,

l) ekran monitora powinien zapewniać operatorowi swobodną obserwację przedmiotów, tj. 14 cali lub więcej,

m) ekran nie powinien migotać i powinien mieć przynajmniej 800 linii (na ogół 1024 x 1024 piksele, tj. monitor o wyższej rozdzielczości),

n) w przypadku stosowania dwóch monitorów jeden z nich powinien być wyłącznie monochromatyczny,

o) urządzenie powinno składać się z modułów, aby ułatwić jego unowocześnienie,

p) urządzenie powinno być odporne na zniszczenie w przypadku zalania cieczą,

q) urządzenie powinno dokonywać autodiagnostyki po włączeniu zasilania,

r) urządzenie powinno być zaprojektowane w taki sposób, aby umożliwić swobodne przemieszczanie się bagażu z paskami we wnętrzu tunelu urządzenia,

s) urządzenie powinno posiadać zdolność przekazywania danych za pośrednictwem sieci, w celu szkolenia komputerowego, rejestracji danych w postaci obrazów oraz rejestracji tożsamości użytkownika, daty, godziny itp.,

t) interfejs powinien być prosty i intuicyjny,

u) oprogramowanie powinno być wyświetlone w momencie uruchomienia urządzenia,

v) rozmiar tunelu powinien być dostosowany do potrzeb przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa;

3) konserwacja:

a) nie należy dokonywać żadnych zmian, konserwacji ani napraw bez upoważnienia,

b) nie należy dokonywać zmian oprogramowania urządzenia bez uprzedniego sprawdzenia, czy nie wpłynie to negatywnie na obraz,

c) skład materiału, z którego zrobiona jest taśma, nie powinien być zmieniany bez

- upewnienia się, że nie spowoduje to zmiany jakości obrazu,
- d) w przypadku wykorzystania modemu w celach konserwacyjnych lub modyfikacyjnych urządzenia, dostęp do modemu powinien podlegać kontroli i nadzorowi technicznemu;
- 4) funkcje operatora:
- Poniższe funkcje należy uznać jako minimum dostępne do użytku operatora:
- a) urządzenie powinno mieć możliwość przynajmniej 2-krotnego zbliżenia każdej części obrazu,
- b) urządzenie powinno mieć możliwość inwersji taśmy z nagraniem video,
- c) urządzenie powinno być wyposażone w opcję obrysowania krawędzi przedmiotów,
- d) urządzenie powinno mieć możliwość wizualnego wskazywania przedmiotów, których nie może spenetrować,
- e) urządzenie powinno odróżniać substancje organiczne od nieorganicznych,
- f) urządzenie powinno mieć możliwość przełączania na obraz w dowolnej gamie używanych kolorów,
- g) w przypadku prześwietlania kolejnej sztuki bagażu, każda wybrana przez operatora funkcja powinna ulec automatycznemu zresetowaniu;
- 5) przyszłe potrzeby specjalistyczne:
- a) system powinien posiadać możliwość wyszukiwania przynajmniej ostatniej sztuki prześwietlanego bagażu,
- b) pożądane jest, aby system zapewniał automatyczne rozpoznanie zagrożenia w celu ułatwienia pracy operatora,
- c) system powinien być wyposażony w opcję umożliwiającą przekazywanie obrazów na wtórne ekrany z pełną funkcjonalnością,
- d) przekazane obrazy powinny zaznaczać źródło zagrożenia w celu ułatwienia przeszukiwania bagażu przez służbę ochrony,
- e) pożądane jest, aby urządzenie wyświetlało optymalny obraz za pierwszym razem lub za pośrednictwem jednej z opcji.

III. URZĄDZENIA SŁUŻĄCE DO WYKRYWANIA MATERIAŁÓW WYBUCHOWYCH ORAZ URZĄDZEŃ WYBUCHOWYCH

1. System wykrywania materiałów wybuchowych (EDS)

- A. System wykrywania materiałów wybuchowych, zwany dalej „EDS”, stanowi system lub kombinację różnych technologii, o zdolności do wykrywania, a tym samym wskazywania drogą alarmu, materiałów wybuchowych ukrytych w bagażu, bez względu na to, z jakiego materiału wykonany jest bagaż.
- B. Wykrywanie nie może być uzależnione od kształtu, położenia czy orientacji materiału wybuchowego. Obecność środków, które zapobiegają wykryciu materiału wybuchowego, musi być wskazana przez alarm.
- C. EDS nie może stanowić zagrożenia dla zdrowia operatorów lub osób postronnych, zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi promieniowania jądrowego i jonizującego.
- D. EDS nie może powodować szkód ani istotnych zmian bagażu lub jego zawartości.
- E. EDS może zakłócać w minimalnym stopniu operacje portu lotniczego.

2. System wykrywania urządzeń wybuchowych (EDDS)

- A. System wykrywania urządzeń wybuchowych, zwany dalej „EDDS”, to system lub kombinacja różnych technologii, o zdolności do wykrywania, a tym samym wskazywania drogą alarmu, urządzenia wy-

buchowego poprzez wykrywanie jednej lub większej ilości części składowych takiego urządzenia ukrytych w bagażu, bez względu na to, z jakiego materiału wykonany jest bagaż.

- B. Wykrywanie nie może być uzależnione od kształtu, położenia czy orientacji każdego elementu urządzenia wybuchowego lub konfiguracji urządzenia wybuchowego. Obecność środków, które zapobiegają wykryciu materiału wybuchowego, musi być wskazana przez alarm.
- C. EDDS nie może stanowić zagrożenia dla zdrowia operatorów lub osób postronnych, zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi promieniowania jądrowego i jonizującego.
- D. EDDS nie może powodować szkód ani istotnych zmian bagażu lub jego zawartości.
- E. EDDS może zakłócać w minimalnym stopniu operacje portu lotniczego.

3. Standardy dotyczące funkcjonowania EDS i EDDS

- A. Wykrywane powinny być przynajmniej poniższe typy materiałów wybuchowych. Podana waga stanowi minimum, jakie powinno zostać wykryte. Różne wielkości wagi stanowią przypuszczalny odpowiednik siły eksplozji materiału wybuchowego.
- | | |
|-------|-----|
| TYP A | A g |
| TYP B | B g |

TYP C	C g
TYP D	D g
TYPE	E g

Są to wymagania podstawowe. Od producentów urządzeń EDS i EDDS oczekuje się udoskonalenia działania systemów tak, aby mogły wykrywać (F) g (typu C) lub odpowiednią wagę innych typów.

B. Materiał wybuchowy może mieć dowolny kształt. Urządzenie powinno wykrywać arkusz materiału wybuchowego o grubości (G) mm i minimalnej wadze podanej w pkt A.

Są to wymagania podstawowe. Od producentów oczekuje się udoskonalenia działania systemów tak, aby mogły wykrywać materiał wybuchowy o grubości (H) mm.

C. Od producentów oczekuje się udoskonalenia działania systemów tak, aby mogły wykrywać dodatkowe typy materiałów wybuchowych i zapalających.

D. Prawdopodobieństwo wykrycia nie powinno być mniejsze niż (J)% i nie mniejsze niż (K)% w przypadku każdego typu materiału wybuchowego. Prawdopodobieństwo fałszywego alarmu nie powinno być mniejsze niż (L)%.

4. Wmaganie dotyczące jakości obrazu

Każdy EDS/EDDS, który wytwarza obrazy interpretowane przez operatora, powinien spełniać wymagania dotyczące jakości określone dla urządzeń wykorzystujących promieniowanie rentgenowskie.

5. Testowanie

Ustalenie zdolności wykrywania i ilości fałszywych alarmów przy użyciu prawdziwych materiałów wybuchowych ukrytych w bagażu lub sprawdzenie, czy funkcjonowanie spełnia minimalne wymagania, powinno być nadrzędnym celem przeprowadzania testów na urządzeniach EDS. Wyniki testów mają charakter poufny.

A. Kryteria funkcjonowania

Celem testowania wykrywalności jest określenie, czy EDS może skutecznie wykrywać i odróżniać od innych przedmiotów znajdujących się w bagażu różne typy, jakość i kształty materiału wybuchowego.

Prawdopodobieństwo wykrycia (POD) odnosi się do ułamka podanej ilości poddanych kontroli bezpieczeństwa bagażu, które zawierają materiał wybuchowy, w przypadku których alarm został wzбудzony prawidłowo. Prawdopodobieństwo wyraża się w procentach.

System powinien automatycznie wskazywać obecność materiału wybuchowego i odróżniać go od innych przedmiotów znajdujących się w bagażu. Stosownie do tego próbka testowa potwierdzi, czy sys-

tem zidentyfikował materiał wybuchowy i czy wzbudzony alarm zadziałał prawidłowo.

1) poziom fałszywych alarmów

Celem testów wykrywających fałszywe alarmy jest sprawdzenie, czy EDS może funkcjonować w normalnych warunkach.

Prawdopodobieństwo fałszywego alarmu (PFA) odnosi się do ułamka podanej ilości poddanych kontroli bezpieczeństwa bagażu, które nie zawierają materiału wybuchowego, a które mimo to spowodowały wzbudzenie alarmu urządzenia. Prawdopodobieństwo wyraża się w procentach. Liczy się tylko jeden fałszywy alarm na jedną sztukę bagażu;

2) przepustowość bagażu

Celem testu przepustowości jest dokonanie w realnych warunkach działania pomiaru średniej przepustowości bagażu przy użyciu EDS. Chcąc dokonać pomiaru średniej przepustowości, należy posłużyć się tymi samymi konfiguracjami i ustawieniami parametrów, jakie mają miejsce w przypadku testów POD i PFA.

B. Metoda

Przed testem sporządza się protokół testu zawierający ściśle określone role i zakres odpowiedzialności, w tym w szczególności dotyczące zasad zarządzania konfiguracją urządzenia. W tym przypadku należy również uwzględnić przepisy dotyczące zdrowia i bezpieczeństwa.

1) materiały wybuchowe

Zaleca się przeprowadzanie testów typów i ilości materiałów wybuchowych wymienionych w wymaganiach dotyczących funkcjonowania EDS. W zależności od potrzeb można sprawdzić dodatkowe materiały wybuchowe. We wszystkich przypadkach należy odnotować skład chemiczny, liczbę atomową efektywną (Z) i gęstość (D) testowanego materiału wybuchowego.

Próbki materiałów wybuchowych powinny różnić się pod względem kształtu, rozmiaru, ciężaru i grubości. Mogą być ukryte jako imitacje urządzeń (radiomagnetofon) lub w oryginalnym opakowaniu.

W testach EDS należy uwzględnić wagę powyżej i poniżej przyjętej wartości granicznej, np. połowa wartości granicznej i dwukrotność wartości granicznej. Jeśli pojawi się wyraźny spadek jakości wykonania przy dwukrotnej wartości granicznej, należy przeprowadzić testy z zastosowaniem wyższych wielkości;

2) bagaż używany do testów

Zestaw bagażu powinien obejmować możliwie najbardziej zróżnicowane pod względem typu bagaże. Typ bagażu i jego zawartość będą miały wpływ na poziom fałszywych alarmów EDS, co znajduje odzwierciedlenie w różnych ilościach alarmów w zależności od lotu i pory roku. Nie-

które bagaże powinny zawierać, na przykład, żywność, elektronikę, ubrania, ciężkie materiały, artykuły toaletowe i buty. Można zastosować dodatkowy rodzaj zawartości w celu zbadania prawdopodobnych przyczyn fałszywych alarmów. Do testu PFA i przepustowości EDS można użyć bagaży pasażerów portu lotniczego. Przed użyciem bagaży ich zestaw musi zostać prześwietlony, aby sprawdzić i zarejestrować, czy substancja w bagażu powoduje alarm. Następnie bagaże mogą zostać użyte do sprawdzenia wykrywalności urządzenia;

3) położenie bagażu

Funkcjonowanie EDS może zależeć od położenia bagażu na taśmociągu. Należy zbadać wpływ różnych pozycji i zarejestrować położenie bagażu;

4) położenie materiału wybuchowego w bagażu

Funkcjonowanie EDS może zależeć od położenia materiału wybuchowego w bagażu. Położenie i pozycja materiału wybuchowego w bagażu powinno być zróżnicowane zgodnie z planem i zostać odnotowane;

5) zarządzanie konfiguracją

Zmiany w urządzeniu i oprogramowaniu mogą mieć wpływ na funkcjonowanie EDS. Istotną rzeczą jest kontrolowanie testowanej wersji urządzenia i oprogramowania oraz ich rejestracja wraz z szybkością taśmociągu. Kopia testowanego oprogramowania powinna być przechowywana przez instytucję przeprowadzającą test i wykorzystana podczas każdego okresowego testu. Wszelkie parametry, które mogłyby wpłynąć na zdolność wykrywania, powinny również zostać zarejestrowane i sprawdzone.

Zmiany dotyczące jakichkolwiek aspektów konfiguracji mogą wymagać ponownego rozpoczęcia próby testowej. Powinno być jasne dla wszystkich uczestniczących w teście, jakie postępowanie wiąże się z reagowaniem na prośbę o zmiany w trakcie testu. Wszelkie dane odnoszące się do poziomu wykrycia, poziomu fałszywych alarmów i przepustowości muszą zostać zebrane przy użyciu tej samej konfiguracji i ustawień parametrów.

C. Wyniki i dane statystyczne

Ilość przeprowadzonych testów powinna być wystarczająca dla otrzymania statystycznie istotnych wyników. Ogólnie biorąc, im więcej kombinacji dotyczących wagi, grubości itd., tym więcej próbek niezbędnych jest dla osiągnięcia właściwych rezultatów. Plan testów powinien opisywać metodę, która będzie używana do analizy wyników.

Wyniki końcowe powinny być chronione i oznaczone klauzulą tajności. Mogą być udostępniane producentom w celu udoskonalenia jakości produktu.

6. Wytyczne operacyjne

Urządzenia wykorzystywane do kontroli bezpieczeństwa bagażu EDS lub EDDS mogą być wolno stojące (przypuszczalnie umieszczone w pobliżu stanowiska odprawy biletowo-bagażowej) bądź też wkomponowane w system pracy taśmociągu (prawdopodobnie umieszczone w rejonie ciągu technologicznego odprawy bagażu) oraz sprzężone z innymi urządzeniami rentgenowskimi.

A. Wytyczne operacyjne dla urządzenia wolno stojącego

1) położenie bagażu:

- a) stojący lub
- b) leżący płasko na taśmociągu;

2) cechy bagażu:

- a) określone przez wydajność systemu obsługi bagażu,
- b) maksymalna długość (wzdłuż pasa) 0,9 m,
- c) maksymalna wysokość 0,75 m,
- d) maksymalna szerokość 0,3 m,
- e) maksymalny ciężar 60 kg,
- f) minimalny ciężar 3,5 kg;

3) otwór wlotowy wystarczająco duży, aby zapewnić wyświetlenie całkowitego obrazu bagażu o maksymalnym wymiarze:

- a) poziomym 1 m,
 - b) pionowym przy-
najmniej 0,45 m
- } wymiary zamienione
w przypadku poziomej
orientacji promieniowania;

4) szybkość taśmociągu urządzenia:

- a) ładowanie ręczne,
- b) możliwa do przyjęcia wielkość do 0,3 m/sek;

5) szerokość taśmociągu urządzenia jest uzależniona od maksymalnego rozmiaru bagażu;

6) wysokość podajnika (odległość taśmy urządzenia od podłoża):

- a) zależna od lokalizacji,
- b) zgodna z przepisami BHP;

7) maksymalna waga systemu uzależniona od struktury terminalu;

8) przepustowość: minimum 300 sztuk bagażu/godz.

B. Wytyczne operacyjne dla systemu zintegrowanego

1) położenie bagażu: płasko na taśmociągu;

2) cechy bagażu:

- a) określone przez wydajność systemu obsługi bagażu,
- b) maksymalna długość (wzdłuż pasa) 0,9 m,
- c) maksymalna wysokość (w poprzek pasa) 0,75 m,

- d) maksymalna szerokość (wymiar pionowy, jeśli bagaż leży płasko) 0,3 m,
 - e) maksymalny ciężar 60 kg,
 - f) minimalny ciężar 3,5 kg;
- 3) otwór wlotowy wystarczająco duży, aby zapewnić wyświetlenie całkowitego obrazu bagażu o maksymalnym wymiarze:
- a) poziomym 1 m,
 - b) pionowym przynajmniej 0,45 m
- } wymiary zamienione w przypadku poziomej orientacji promieniowania;
- 4) szybkość taśmociągu urządzenia:
- a) zależy od lokalizacji, ilości w godzinach szczytu oraz przestrzeni miejsca zajętego przez bagaże,
 - b) musi wynosić przynajmniej do 0,5 m/sek przy przepustowości do 20 bagaży na minutę lub 1 200 na godzinę (większe szybkości proporcjonalne do przepustowości);
- 5) szerokość taśmociągu urządzenia uzależniona od maksymalnego rozmiaru bagażu;
- 6) wysokość podajnika (odległość taśmy urządzenia od ziemi) jest dostosowywana w taki sposób, aby była odpowiednia do istniejących taśmociągów (zazwyczaj 0,5 m do 0,55 m);
- 7) powierzchnia taśmociągu:
- a) 0,5 m do 1,2 m, w zależności od szybkości taśmociągu,
 - b) prawdopodobnie zaistnieje potrzeba stałego odstępu bagaży (mierzona od czoła do czoła bagażu) min. 1,2 m,
 - c) istnieje również potrzeba wykrycia bagaży, które są: zbyt długie, ustawione obok siebie bokiem lub zbyt wysokie;
- 8) optymalne ustawienie bagażu — niepożądane jest centralne położenie bagażu do kontroli bezpieczeństwa.

7. Działania w ramach testowania sprzętu EDS

A. Testowanie fałszywych alarmów

- 1) Najlepszym sposobem przeprowadzenia testu na fałszywy alarm jest dokonanie tego w porcie lotniczym przy użyciu prawdziwych bagaży, które pochodzą od prawdziwych pasażerów i zostały wybrane jako próbki różnych typów bagaży odprawionych w porcie lotniczym (różne lotniska docelowe, loty czarterowe, loty regularne, itd.). Minimalna liczba sztuk bagaży zalecanych w przypadku testu wynosi 100;
- 2) test oceny fałszywych alarmów
- W przypadku trudności powstałych podczas testowania fałszywych alarmów przy użyciu prawdziwych bagaży, zaleca się przeprowadzenie

krótkiego testu jakości działania sprzętu. Test ten przeprowadza się przy użyciu testowego zestawu bagaży i zastosowaniu procedury, która pozwala na ocenę funkcjonowania urządzenia, jak przy użyciu prawdziwych bagaży. Z doświadczenia wynika, że prawdopodobieństwo fałszywego alarmu obliczone przy użyciu tego rodzaju testów jest zazwyczaj mniejsze niż prawdopodobieństwo fałszywego alarmu obliczone przy użyciu prawdziwych bagaży. Poniżej przedstawiony jest sposób przeprowadzenia tego testu:

- a) liczba użytych bagaży — 20 sztuk,
- b) liczba prób przeprowadzonych z każdym bagażem — 5 prób z każdą sztuką bagażu w 5 różnych pozycjach wybranych przypadkowo,
- c) rodzaje bagaży powinny być typowe dla odprawianych w porcie lotniczym. Jako przykład zaleca się zestaw bagaży złożony z 5 dużych sztuk bagażu z twardego materiału, 7 dużych sztuk bagażu z miękkiego materiału, 6 toreb typu sportowego, 1 plecak, 1 pudło kartonowe,
- d) zawartość bagaży powinna reprezentować różnorodność bagaży odprawianych w porcie lotniczym, do których zalicza się w szczególności:
 - bagaż zagubiony i bez właściciela (jeśli jeden z tych bagaży zawiera przedmioty zazwyczaj niespotykane w bagażach odprawianych w porcie lotniczym, przedmioty te należy usunąć),
 - bagaże przygotowane przez osoby, które zostały poproszone o zapakowanie takich rzeczy, jakby wybierały się w różne miejsca,
- e) istotną rzeczą jest dopilnowanie, aby bagaże zawierały takie rzeczy, jak ubrania, artykuły toaletowe, żywność, urządzenia elektroniczne itp., jak w przypadku typowych bagaży pasażerów,
- f) metoda informowania:
 - liczy się tylko jeden fałszywy alarm przypadający na sztukę bagażu. Prawdopodobieństwo fałszywego alarmu odnosi się do pewnej ilości danej liczby bagaży, które wzbudzają alarm informujący o obecności materiału wybuchowego, i wyraża się je w procentach,
 - konieczne jest również informowanie o otrzymanym procencie alarmów samoczynnych lub alarmów powstałych w wyniku reagowania na substancję o zwiększonej gęstości.

B. Test na prawdopodobieństwo wykrycia

- 1) ilość prób przeprowadzonych z każdym materiałem wybuchowym:
- Ogólna ilość prób przeprowadzonych z każdym materiałem wybuchowym powinna być wystar-

czająco duża, aby zapewnić niski poziom błędu otrzymanych wyników. Proponowana minimalna ilość prób wynosi 100. W każdym przypadku należy wziąć pod uwagę towarzyszący wynikom współczynnik błędu, którego granicę oblicza się według poniższego wzoru:

$$\delta = \pm 100 \cdot 1,96 \cdot \sqrt{(x/n) (1-(x/n))/n}$$

gdzie:

- δ oznacza błąd,
- n oznacza ogólną liczbę prób przeprowadzonych z materiałem wybuchowym,
- x oznacza ogólną liczbę przypadków wykrycia.

Jeśli istnieją limity czasowe przeprowadzenia testu, można przyjąć, że materiał wybuchowy należy umieścić w jednym bagażu i poddać testowi ten bagaż dziesięć razy, zmieniając jego pozycję podczas wprowadzania go do tunelu EDS. Następnie powtórzyć procedurę jeszcze z 9 bagażami, aby otrzymać minimalną ilość 100 prób w przypadku każdego materiału wybuchowego.

2) liczba użytych bagaży: 20 sztuk (ten sam zestaw co w przypadku Testu Oceny Fałszywych Alarmów);

3) metoda umieszczania materiałów wybuchowych wewnątrz bagażu

Na zasadzie przypadkowego wyboru każdy materiał wybuchowy powinien zostać przypisany do jednego bagażu i umieszczony w jednej z 9 pozycji w jego wnętrzu (górze, dno/lewa, prawa, środek). Materiał wybuchowy fabrycznie zapakowany powinien zostać ułożony w pozycji wybranej przypadkowo. Postępując się cienkowarstwowym materiałem wybuchowym, można go umieścić więcej niż w jednej z 9 określonych pozycji;

4) zawartość bagaży

Poza materiałami wybuchowymi, zawartość każdego bagażu powinna być taka sama jak w przypadku testu oceny fałszywych alarmów;

5) metoda informowania

Prawdopodobieństwo wykrycia dla każdego typu materiału wybuchowego oraz ogólne prawdopodobieństwo wykrycia wyraża się w procentach.

Standardowa próbka testowa – formularz rejestracji

Data: Godz.: Operator:
 Producent i model maszyny: Rozmiar tunelu:
 Nr identyfikacyjny maszyny: Usytuowanie maszyny:
 Monitor: Klawiatura: Wersja software:
 Optymalna pozycja STP na taśmie /z lewej, środek, z prawej/

Test numer:

- 1 – Rozdzielczość pojedynczego drutu
- 2 – Penetracja użyteczna
- 3 – Rozdzielczość przestrzenna
- 4 – Penetracja pojedyncza /materiał cienki/
- 5 – Penetracja pojedyncza /materiał gęsty/
- 6 – Rozróżnianie materiału

- 30 AWG – nieizolowany drut miedziany, niepokryty aluminium
- 24 AWG – drut miedziany, za blaszką aluminium o grubości 5/16 cala
- 2,0 mm – wycinki arkusza miedzi /poziome i pionowe/
- Stalowa blaszka o grubości 1,0 mm
- Płytką ołowiu za blaszką stalową o grubości 14 mm
- 2 różne kolory dla soli i cukru

24 AWG 30 AWG 32 AWG 36 AWG

1,0 mm pręcik 2,0 mm pręcik 1,5 mm pręcik

- 14 mm TEST 4b
- 16 mm
- 18 mm
- 20 mm
- 22 mm
- 24 mm
- 26 mm
- 28 mm
- 30 mm