

**РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 2320/2002 НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от 16 декември 2002 година

**относно създаване на общи правила за безопасността
на гражданското въздухоплаване**

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид заключенията на Съвета по транспорт от 16 октомври 2001 г. и по-специално параграф 9 от тях,

като взеха предвид предложението на Комисията ¹,

като взеха предвид мнението на Икономическия и социален комитет ²,

след консултиране с Комитета на регионите,

съгласно процедурата, установена в член 251 на Договора ³, в светлината на общия текст, одобрен от Помирителния комитет на 15 ноември 2002 г.,

като имат предвид, че:

- (1) криминалните действия, извършени в Ню Йорк и Вашингтон на 11 септември 2001 г. показват, че тероризмът е една от най-големите заплахи за идеалите на демокрацията, свободата и ценността на мира, които са самата същност на Европейския съюз;
- (2) защитата на гражданите в Европейската общност по всяко време трябва да е осигурена в гражданското въздухоплаване чрез предотвратяване на неправомерни действия;
- (3) без да накърнява правилата на държавите-членки в сферата на националната сигурност и на мерките, които се вземат на основание дял VI от Договора за

¹ ОВ С 51 Е, 26.2.2002, стр. 221.

² ОВ С 48, 21.2.2002, стр. 70.

³ Становище на Европейския парламент от 29 ноември 2001 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*), Обща позиция на Съвета от 28 януари 2002 г. (ОВ С 113 Е, 14.5.2002, стр. 17) и Решение на Европейския парламент от 14 май 2002 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*).
Решение на Европейския парламент от 5 декември 2002 г. и Решение на Съвета от 9 декември 2002 година.

- Европейския съюз, такава цел трябва да се постигне чрез приемане на подходящи разпоредби в сферата на политиката за въздушен транспорт, изграждайки общи основни стандарти, основани на настоящите препоръки на Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКГА), Документ 30. На Комисията трябва да се делегират изпълнителни правомощия да приеме съответни конкретни изпълнителни мерки. С цел предотвратяване на неправомерни деяния част от тези изпълнителни мерки трябва да са секретни и да не се публикуват;
- (4) настоящият регламент зачита основните права и спазва признатите принципи, по-специално на Хартата за основните права на Европейския съюз;
 - (5) различните видове дейности на гражданското въздухоплаване не са задължително предмет на еднакъв тип заплаха. Следователно е необходимо конкретни изпълнителни мерки да са надлежно пригодени към специалните обстоятелства на всяка дейност и към чувствителността на определени мерки;
 - (6) в малки летища прилагането на общи стандарти може да бъде несъразмерно или тяхното изпълнение може да е невъзможно по обективни практически причини. В такъв случай съответните органи на държавата-членка трябва да имат възможност да прилагат алтернативни мерки, предоставящи адекватно равнище на защита. Комисията трябва да проучи дали тези мерки са оправдани поради обективни практически причини и дали те предоставят адекватно равнище на защита;
 - (7) Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г. (Чикагската конвенция) предвижда минимални стандарти за осигуряване безопасността на гражданското въздухоплаване..
 - (8) за да постигне целите на настоящия регламент всяка държава-членка трябва да приеме национална програма за безопасност на гражданското въздухоплаване, както и съответна програма за контрол на качеството и програма за обучение;
 - (9) с оглед на различните страни, които участват в изпълнението на мерки за безопасност на национално ниво, е необходимо всяка държава-членка да определи един подходящ орган, отговорен за координирането и наблюдението на изпълнение на програмите за авиационна безопасност.
 - (10) държавите-членки трябва да имат възможност да прилагат по-строги мерки.
 - (11) наблюдението на мерките за сигурност изисква създаване на национално равнище на подходящи системи за управление на качеството и

организация на проверки под надзор на Комисията, така че да потвърди ефективност на всяка национална система.

- (12) мерките, необходими за изпълнение на настоящия регламент трябва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 27 юни 1999 г. относно установяването на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията⁴.
- (13) договорености за по-голямо сътрудничество при използване на летището Гибралтар, бяха постигнати в Лондон на 2 декември 1987 г. от Кралство Испания и Обединеното кралство в Обща декларация на министрите на външните работи на двете страни, като тези договорености тепърва предстои да влязат в действие;
- (14) след като целите на предлаганите действия, а именно изграждане и прилагане на подходящи разпоредби в сферата на политиката за въздушен транспорт не могат да бъдат достатъчно добре постигнати от държави-членки и следователно могат, поради общоевропейския обхват на настоящия регламент, да бъдат по-добре постигнати на равнище Общност, Общността може да вземе мерки съгласно принципа на субсидиарност, както е прогласен в член 5 от Договора. Съгласно принципа на пропорционалност, прогласен в същия член, настоящият регламент се самоограничава до общите основни стандарти, изисквани с цел постигане на целите на авиационна безопасност и не надхвърля необходимото за това,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Цели

1. Главната цел на настоящия регламент е създаването и изпълнението на подходящи мерки на Общността с цел предотвратяване на неправомерни актове срещу гражданското въздухоплаване.
2. Допълнителната цел е да се даде основа за общо тълкуване на съответните разпоредби на Чикагската конвенция, по-специално нейното приложение 17.
3. Средствата за постигане на целите, установени в параграфи 1 и 2, са:
 - а) установяване на общи стандарти за мерките за авиационна сигурност;
 - б) установяване на подходящ гъвкав механизъм за наблюдение.

Член 2

⁴ ОВ L 184, 17.1.1999, стр. 23

Определения

По смисъла на настоящия регламент:

1. “летище” означава всяка зона в държава-членка, която е открита за търговски въздушно-транспортни операции;
2. “Чикагска конвенция” означава Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване и нейните приложения, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г.;
3. “авиационна безопасност” означава комбинация от мерки и човешки и естествени ресурси, предназначени да защитят гражданското въздухоплаване от актове на незаконно въздействие.

Член 3

Приложно поле

1. Мерките, установени от настоящия регламент, се прилагат във всяко летище, разположено на територията на държавите-членки, за които се прилага Договора.
2. Прилагането на настоящия регламент за летището на Гибралтар се разбира без да накърнява съответните правни положения на Кралство Испания и на Обединеното кралство по отношение на спора за суверенитет на територията, на която е разположено летището.
3. Прилагането на настоящия регламент към летището на Гибралтар се спира, докато договореностите в общата декларация на външните министри на Кралство Испания и Обединеното кралство от 2 декември 1987 г. влязат в действие. Правителствата на Испания и на Обединеното кралство ще информират Съвета за датата на това влизане в действие.

Член 4

Общи стандарти

1. Общите основни стандарти за мерките по авиационна безопасност се основават на настоящите препоръки на Европейската конференция за гражданска авиация (ЕКГА) Документ 30, установени в приложението.
2. Необходимите мерки за изпълнение и техническа адаптация на тези общи основни стандарти се приемат в съответствие с процедурата, посочена в

член 9, параграф 2, подложени на надлежно обсъждане за различните видове действия и чувствителност на мерките по отношение на:

- а) изпълнение на критерии и приемане на проверки за оборудване;
 - б) детайлни процедури, съдържащи чувствителна информация;
 - в) детайлни критерии за изключения от мерките за сигурност.
3. Съответният орган на държава-членка може на основание оценка на местния риск и когато прилагането на мерките за сигурност, посочени в приложението към настоящия регламент може да бъде несъразмерно, или когато те не могат да бъдат изпълнени по обективни практически причини, да приеме национални мерки за сигурност за осигуряване на адекватно равнище на защита за летища:
- а) с два търговски полета на ден средно за годината; или
 - б) само с полети на общата авиация; или
 - в) с търговска дейност, ограничена до самолет с по-малко от 10 тона максимално излетно тегло (МИТ) или по-малко от 20 места,

отчитайки особеностите на такова малко летище.

Съответните държави-членки информират Комисията за такива мерки.

4. Комисията проверява дали мерките, приети от държави-членки съгласно параграф 3, са оправдани с оглед обективните практически причини и осигуряват адекватно равнище на защита. Ако мерките не отговарят на тези критерии, Комисията взема решение съгласно процедурата посочена в член 9, параграф 3; в този случай държавата-членка ги отменя или адаптира.

Член 5

Национална програма за безопасност на гражданското въздухоплаване

1. До 3 месеца от влизането в сила на настоящия регламент, всяка държава-членка приема национална програма за безопасност на гражданското въздухоплаване с цел да осигури прилагането на общи стандарти посочени в член 4, параграф 1 и мерки, приети съгласно член 4, параграф 2 към дата, определена в тези мерки.
2. Независимо от това, че в рамките на държава-членка един или повече органи или субекти могат да бъдат включени в осигуряване на авиационната безопасност, всяка държава-членка определя подходящ орган, отговорен за

координацията и наблюдението по изпълнението на нейната национална програма за сигурност на гражданското въздухоплаване.

3. До 6 месеца след влизането в сила на настоящия регламент, всяка държава-членка изисква от своя подходящия орган осигуряване на развитието и изпълнението на национална програма за контрол на качество за безопасност на гражданското въздухоплаване, която да осигури ефективността на нейната национална програма за безопасност на гражданското въздухоплаване.
4. Всяка държава-членка гарантира, че нейните летища и въздушни превозвачи, предоставящи услуги от тази държава създават, изпълняват и поддържат програми за безопасност на летището и на въздушния превозвач, отговарящи на изискванията на нейната национална програма за безопасност на гражданското въздухоплаване. Тези програми се предоставят за одобрение и се наблюдават от подходящ орган.
5. Всяка държава-членка изисква подходящият орган да осигури развитие и изпълнение на национална обучителна програма за безопасност на гражданското въздухоплаване.

Член 6

По-строги мерки

Държавите-членки могат да прилагат, в съответствие с правото на Общността, по-строги мерки, отколкото тези посочени в настоящия регламент. Колкото може по-скоро след тяхното прилагане държавите-членки информират Комисията за характера на тези мерки.

Член 7

Мониторинг за съответствие

1. Спецификациите за националната програма за контрол на качество за безопасност на гражданското въздухоплаване, което трябва да се изпълнява от държавите-членки, се приемат в съответствие с процедура, посочена в член 9, параграф 2. Такава програма се базира върху най-добрите практики и позволява лесно откриване и отстраняване на дефекти. Всяка програма осигурява това, че всички летища, разположени в засегнатата държава-членка, редовно се подлагат на одит под отговорността на подходящия орган, посочен в член 5, параграф 2. Такива одити използват обща методология и се извършват от одитори, които са квалифицирани съгласно общите критерии.

2. Шест месеца след влизането в сила на разпоредбите на настоящия регламент съгласно член 12, Комисията извършва, в сътрудничество с подходящия орган, посочен в член 5, параграф 2 инспекции, включително инспекции за подходящ пример от летища, за наблюдение на прилагането на настоящия регламент от държавите-членки. Такива инспекции отчитат информацията, получена от национални програми за контрол на качеството на сигурността на гражданското въздухоплаване, по-специално одиторски доклади. Процедурите за извършване на такива инспекции се приемат съгласно процедурата посочена в член 9, параграф 2.
3. Служители, упълномощени от Комисията да провеждат инспекции съгласно параграф 2, упражняват техните правомощия при издаване на писмено упълномощаване, посочващо характера, целта на инспекцията и датата, на която тя започва. Инспекциите на летища не се обявяват. Комисията информира държавите-членки, засегнати от инспекциите, достатъчно време преди насрочените инспекции. Засегнатите държави-членки са подчинени на такива инспекции и осигуряват съответните органи или лица също така да са подчинени на такива инспекции.
4. Докладите за инспекциите се изпращат от Комисията до съответните държави-членки, които в срок до три месеца от уведомяването посочват мерките, взети за поправяне на всеки възможен недостатък. Докладът и отговорът на подходящия орган, посочен в член 5, параграф 2, се съобщават на Комитета, създаден по силата на член 9, параграф 1.

Член 8

Разпространение на информацията

1. Без да накърнява правото на обществеността на достъп до документи, установено от Регламент (ЕО) 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2001 г. относно публичния достъп до документите на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията ⁵,
 - a) мерките, отнасящи се до:
 - (i) работни критерии и приемни проверки на оборудване;
 - (ii) детайлни процедури, съдържащи чувствителна информация;
 - (iii) детайлни критерии за изключения от мерките за сигурност, посочени в член 4, параграф 2;

⁵ ОВ L 145, 31.5.2001, стр. 43.

б) спецификациите, посочени в член 7, параграф 1; и

в) докладите от инспекциите и отговорите на държавите-членки, посочени в член 7, параграф 4, са секретни и не се публикуват. Те са достъпни само за органите, посочени в член 5, параграф 2, които ги съобщават само на заинтересованите страни на основание необходимостта да са информирани, съгласно приложимите национални правила за разпространение на чувствителна информация.

2. Държавите-членки, колкото може по-скоро и в съответствие с приложимото национално право третират като поверителна информацията, произтичаща от докладите на инспекциите и отговорите на държавите-членки, когато тя се отнася до други държави-членки.
3. Освен ако е ясно че докладите от инспекциите и отговорите трябва или не трябва да бъдат разкрити, държавите-членки или Комисията се консултират със засегнатата държава-членка.

Член 9

Комитет

1. Комисията се подпомага от комитет, съставен от представители на държавите-членки и председателстван от представителя на Комисията.
2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/469/ЕО, като се отчитат разпоредбите на член 8 от него. Периодът, установен в член 5, параграф 6 на Решение 1999/468/ЕО се установява на един месец.
3. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 6 и 7 от Решение 1999/469/ЕО, като се отчитат разпоредбите на член 8 от него.
4. Комитетът приема своя процедурен правилник.

Член 10

Трети страни

Без да накърнява отговорностите на държавите-членки по отношение оценка на риска и клаузата за безопасност на споразумения за гражданско въздухоплаване, Комисията, подпомагана от Комитета за безопасност, обсъжда заедно с Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) и ЕКГА

възможността да развие механизма на оценка на полети от летища на трета страна да отговарят на основните изисквания за безопасност.

Член 11

Публикуване на информация

Съгласно Регламент (ЕО) 1049/2001 Комисията публикува всяка година доклад за изпълнение на настоящия регламент и ситуацията в Общността, доколкото е засегната авиационната сигурност, като очертава заключенията от докладите за инспекции.

Член 12

Санкции

Наказания за нарушаване разпоредбите на настоящия регламент са ефективни, пропорционални и възпиращи.

Член 13

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден от неговата публикация в *Официален вестник на Европейските общности*, освен следните разпоредби от приложението:

- свързаните с прегледа на багажно помещение (точка 5.2.),
- свързаните с товари, куриерски и експресни пратки (част 6) и
- свързаните с пощата (част 7),

които влизат в сила на 31 декември 2002 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и е пряко приложим във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 16 декември 2002 година.

За Европейския парламент:

Председател

П. КОКС

За Съвета:

Председател

М. ФИШЕР БОЕЛ

ПРИЛОЖЕНИЕ

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. “Придружен багаж в багажното помещение”: багаж, разрешен за превоз в багажното помещение на въздухоплавателното средство на борда, на който се намира регистрираният пътник.
2. “съоръжение за излитане и кацане”: зона за придвижване на летището, прилежащи терени или сгради или части от тях.
3. “Проверка на въздухоплавателното средство за безопасност”: проверка на вътрешността на въздухоплавателното средство, към който пътниците биха имали достъп и проверка на багажното помещение с цел откриване на забранени предмети.
4. “Претърсване на въздухоплавателното средство за безопасност”: щателна проверка на вътрешността и на външната част на въздухоплавателното средство с цел откриване на забранени предмети.
5. “Проверка на лицето”: проверка на самоличността на лицето и на миналото му, включително съдебното му досие с цел да се гарантира, че лицето може да получи достъп без охрана до обезопасени зони с ограничен достъп.
6. “Ръчен багаж”: багаж, предназначен за пренос в салона за пътници на въздухоплавателното средство.
7. “Търговски полет”: полет по или без разписание или полетна дейност, предоставена за наемане от широката публика или частни групи срещу възнаграждение.
8. “Co-mat”: абривиатура за оборудването на въздушния превозвач, който той изпраща в рамките на мрежата му от пунктове.
9. “Co-mail”: абривиатура за пощата на въздушния превозвач, която той изпраща в рамките на мрежата му от пунктове.

10. “Продължаващи случайни проверки”: проверки, осъществявани през цялото време на дейността, като тези проверки трябва да се осъществяват на случайна основа.
11. “Авиация с общо предназначение”: всяка полетна дейност по или без разписание, която не се предлага или не е достъпна за широката публика.
12. “СОЕ” – система за откриване на експлозиви. Система или комбинация от различни технологии, имащи възможност да откриват и да индикират чрез тревога експлозивни материали, съдържащи се в багажа, независимо от материала, от който е направена опаковката.
13. “СОЕУ” – Система за откриване на експлозивни уреди. Система или комбинация от различни технологии, имащи възможност да откриват и да индикират чрез тревога експлозивни уреди чрез откриване на един или повече компоненти на такъв уред, съдържащ се в багажа, независимо от материала, от който е направена опаковката.
14. “Багаж в багажното помещение”: багаж, предназначен за превоз в багажното помещение на въздухоплавателното средство.
15. “Известен консигнант”:
 - а) за товари: Лицето, което транспортира своя собственост по въздуха за своя собствена сметка, което е изградило дейност с регулиран агент или въздушен превозвач на основание критерии, конкретизирани в настоящото приложение.
 - б) за поща: Лицето, което транспортира пощенски пратки по въздуха за своя собствена сметка, което е изградило бизнеса си с пощенски регламентиран орган/администрация.
16. “охраняеми граници” зона на летището, която не е част от “съоръженията за излитане и кацане” и включва всички зони за обществено ползване.
17. “Поща”: Изпращане на кореспонденция и други предмети, предлагани от и предназначени за доставка от пощенските администрации. Пощенският орган/администрация се определя от държавите-членки.
18. “Забранен предмет”: Предмет, който може да бъде използван за извършване на акт на неправомерно въздействие и който не е надлежно обявен и подчинен на приложимите законови и подзаконови разпоредби. Примерен списък на такива забранени предмети се намира в Допълнението.
19. “PEDS”: Първична система за откриване на експлозиви. Система или комбинация от различни технологии, имащи възможност да откриват и да

индикират чрез аларма експлозивни материали, съдържащи се в багаж, независимо от това, от какво е направена опаковката.

20. “Регулиран агент”: агент, спедитор или друг субект, който извършва дейност с оператор и осигурява контрол на безопасността, който е одобрен или се изисква от подходящия орган по отношение на товар, куриерски или експресни пратки или поща.

21. “Зона с ограничен регламентиран достъп”: зони на летището, достъпът до които се контролира за осигуряване безопасността на гражданското въздухоплаване. Такива зони обикновено включват, *inter alia*, всички зони за заминаване на пътници между места за проверка и въздухоплавателното средство, рампата, зони за подготовка на багаж, складове за товари, пощенски центрове и помещения за почистване и кетъринг.

22. “Контролиране на сигурността”: средства, с които може да бъде предотвратено проникването на забранени предмети.

23. “Проверка”: прилагане на технически или други средства, които са предназначени да идентифицират и/или откриват забранени предмети.

24. “Непридружен багаж в багажното помещение”: багаж, разрешен за превоз в багажното помещение на въздухоплавателното средство, на борда на който не се намира регистрираният пътник.

25. “Терминал”: основната сграда или група сгради, където става обработка на пътници и товари с търговска цел и тяхното качване на въздухоплавателното средство.

26. “TIP”: Прожектиране на заплашителни образи: Софтуерна програма, която може да бъде инсталирана на определени рентгенови апарати. Програмата прожектира виртуални образи на заплашителни предмети (например пушка, нож, импровизирано взривно устройство) заедно с рентгеновия образ на реална проверявана опаковка и е предназначена за незабавна реакция от оператора на рентгеновия апарат за доказване на неговата способност да открива такива образи.

27. “Оборудване за откриване на следи”: технологична система или комбинация от различни технологии, която има възможност да открива много малки количества (1 милиардна от грама) и да индикира чрез аларма за експлозивни материали в багажа или други подлежащи на анализ предмети.

2. БЕЗОПАСНОСТ НА ЛЕТИЩЕТО

Изисквания за планиране на летище

Проект или скица на летища, пътнически или товарни терминали и други сгради, имащи директен достъп до съоръженията за излитане и кацане отчитат съществени изисквания по отношение на:

- а) контрол за безопасност, прилаган към пътници, багаж, товар, куриерски и експресни пратки, поща и доставки и продукти на въздушния превозвач;
- б) защита и контрол на достъпа до съоръженията за излитане и кацане, зони с ограничен достъп и други чувствителни зони и помещения на летището;
- в) ефективно използване на оборудване за безопасност.

2.1.1. Прегради между охраняемите зони и съоръженията за излитане и кацане

Прегради се изграждат между охраняемите зони и съоръженията за излитане и кацане.

2.1.2. Зони с ограничен достъп

Във всяко летище се изграждат зони с ограничен достъп.

Контрол на достъпа

Зони с ограничен достъп и други зони на съоръженията за излитане и кацане

- (i) Достъпът до зоните с ограничен достъп и други зони за съоръженията за излитане и кацане се контролира по всяко време, за да се осигури недопускане до тези зони на неразрешен достъп на лица, както и на забранени предмети, които не могат да бъдат внесени в зоните с ограничен достъп или въздухоплавателното средство.
- (ii) целият персонал, за който се изисква достъп до зоните с ограничен регламентиран достъп, се подлага на проверка на лицето най-малко за петгодишен предшестваш период. Проверката се повтаря на регулярни интервали, ненадвишаващи 5 години.
- (iii) целият персонал, за който се изисква достъп до зоните с ограничен регламентиран достъп, също така получава редовно обучение по авиационна безопасност (виж точка 12.3), включително рисковете за въздушна безопасност и се инструктира да докладва на съответния орган за всеки инцидент, който може да представлява заплаха за въздушната безопасност.
- (iv) Летищни идентификационни карти се издават на целия персонал, работещ на летището или който често го посещава (включително служители на летището и на въздушния превозвач и служители на други организации). Летищната идентификационна карта носи името и снимката на притежателя. Тя е валидна само за ограничен период.

Съответният орган определя кога постоянна летищна идентификационна карта се издава на чести посетители.

- (iv) Летищната идентификационна карта се носи на видно място по всяко време, когато нейният притежател е на служба.
- (v) Превозните средства, които се използват на съоръженията за излитане и кацане, се ползват само за тези цели, доколкото е възможно.
- (vi) Превозните средства, които се предвижват между охраняемите зони и съоръженията за излитане и кацане се снабдяват с пропуск за конкретно превозно средство, закрепен на лесно забележимо място. Други превозни средства, изискващи достъп до съоръженията за излитане и кацане, се допускат само след като се проверят и получат временен пропуск. Превозни средства за аварийни ситуации могат да бъдат освободени от тези изисквания.
- (vii) Летищните идентификационни карти и пропуските за превозни средства се проверяват на всички контролни пунктове за достъп до съоръженията за излитане и кацане и зоната с ограничен регламентиран достъп.

Терминали

Надзор се поддържа на всички терминали с обществен достъп. На терминалите има патрули, а пътниците и други лица са под наблюдение от персонала по безопасност.

Други зони за обществено ползване

Осигуряват се средства за контролиране на достъпа до зоните за обществено ползване, които са близо до летателните площадки (панорамни тераси, хотели на летището и паркинги). Други зони за обществено ползване, изискващи наблюдение, без това изброяване да е изчерпателно, са: помещения, които винаги са разположени в охраняемите граници, включително стоянки на ползвателите и други зони за обществено паркиране, обществени пътища до терминала, помещения за наем на коли, стоянки на таксите и зони за спиране на наземен транспорт, както и всякакви хотелски помещения в самото летище.

Предвиждат се разпоредби за осигуряване на бързо затваряне на такива зони за обществено ползване в случай на увеличена заплаха. Персоналът по безопасност патрулира тези зони, когато са отворени за обществено ползване.

Проверка на персонал, вещи и превозни средства

а) целият персонал, включително екипажът, с носените от тях предмети, се проверяват преди да влязат в зоната с ограничен достъп. Когато това не може да се осъществи, лицата и вещите подлежат на постоянен подходящ контрол на случайна основа, с честота, определена от оценката на риска, извършена от компетентния орган на всяка държава-членка; случайните проверки се разпространяват до всички предмети, внасяни на борда на въздухоплавателното средство за всякакви услуги включително почистване, безмитна търговия и други, имащи достъп до въздухоплавателното средство.

Една година след влизане в сила на настоящия регламент целият персонал включително екипажът, заедно с носените от тях предмети, ще се проверява преди да получи достъп до критичните точки на зоните с ограничен достъп, както са определени от компетентния орган на всяка държава-членка.

До 1 юли 2004 г. Комисията приема подходящи приложими мерки за общо дефиниране на критичните точки на зони с ограничен достъп съгласно член 4, параграф 2 от настоящия регламент. Такива мерки са напълно приложими най-късно пет години след приемането им от Комисията, без да накърняват член 6 от настоящия регламент.

Процедурата по проверката гарантира, че никакъв забранен предмет не се пренася и използваните методи са същите като за проверка на пътници и ръчен багаж.

б) Превозни средства и доставки, пренасяни към съоръженията за излитане и кацане или други зони с ограничен регламентиран достъп, се проверяват на случайна основа.

Безопасност на съоръженията и патрули

а) Летателната площадка и други зони за паркиране са адекватно осветени, като по-специално светлините осветяват уязвими места на летището.

б) Техническите и зоните по поддръжка се защитават от ограждения, охранители, патрули и достъпът до тези зони се контролира чрез летищни идентификационни карти и пропуски за превозни средства. Подобни мерки се предприемат за защита на периметъра и на такива разположени на летището инсталации като електрическо захранване, електрически подстанции, навигационни съоръжения, контролни кули и други сгради, използвани от контролните служби на въздушното движение, както и съоръжения за зареждане и телекомуникации. Специални предпазни мерки се вземат срещу опити да се саботират съоръжения за зареждане и комуникации.

в) Оградата по периметъра и зони, прилежащи към зоните с ограничен достъп, други съоръжения за излитане и кацане извън тази ограда, включително тези в непосредствена близост до ограничението на съоръжението и пътеки за рулиране, са предмет на наблюдение от патрули, скрити телевизионни камери или други наблюдателни мерки. Прилагат се строги процедури за проверка на лица без показана летищна идентификация и на лица, навлизащи в зони, до които те нямат право на достъп.

г) Достъпът до съоръженията за излитане и кацане и зони с ограничен достъп през наетите на летището офиси, хангари за поддръжка, товарни приспособления, други услуги и сгради, се ограничава до необходимия минимум.

3. БЕЗОПАСНОСТ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНОТО СРЕДСТВО

Претърсване и проверка на въздухоплавателното средство

1. Всички въздухоплавателни средства се претърсват както следва:

а) въздухоплавателно средство, което не е в експлоатация, е предмет на “претърсване за сигурност на въздухоплавателното средство” непосредствено преди или веднага след като влезе в зоната с ограничен достъп за предстоящ полет; въздухоплавателното средство може да бъде претърсено и не непосредствено преди навлизането в зона с ограничен достъп, но трябва да е подсигурано или охранявано от началото на претърсването до излитането; ако претърсването се осъществява след навлизане в зона с ограничен достъп, то трябва да е подсигурано или охранявано от началото на претърсването до излитането;

б) въздухоплавателно средство в експлоатация по време на рулиране или междинно кацане е предмет на “преглед за безопасност на въздухоплавателното средство” веднага след слизането на пътниците или, при необходимост, колкото може по-късно преди качването на пътниците и натоварването на багажа/товара.

2. Всички прегледи и претърсвания за сигурност на въздухоплавателни средства се извършват веднага щом доставчиците на услуги (кетъринг, почистване, безмитна търговия и други), освен отговорниците за гарантиране на сигурността са напуснали въздухоплавателното средство. Достъпът до въздухоплавателното средство се ограничава до и по време на процеса на качване и подготовка за излитане.

Защита на въздухоплавателното средство

1. Определят се отговорни лица за контролиране на достъпа до паркираното въздухоплавателно средство, които изпълняват задълженията си както следва:

а) за въздухоплавателно средство в експлоатация достъпът се контролира от започването на претърсване за сигурност на въздухоплавателното средство до излитането, с цел да се поддържа целостта на проверката;

б) за въздухоплавателно средство, което не е в експлоатация, и което е било претърсено и насочено към зона с ограничен достъп, достъпът се контролира от започването на проверка за сигурност на въздухоплавателното средство до излитането, с цел да се поддържа целостта на проверката.

2. Всяко въздухоплавателно средство в експлоатация се поставя под наблюдение, достатъчно за откриване на евентуален неоторизиран достъп.

3. Достъп до въздухоплавателно средство, което не е в експлоатация, се контролира както следва:

а) вратите на салона са затворени;

б) въздушните мостове и/или коремни/подкорпусни стълби са обезопасени, отдалечени или прибрани, според случая; или

в) вратите на въздухоплавателното средство са запечатани.

4. Допълнително, ако персоналът не се проверява при влизане в зона с ограничен достъп, всяко въздухоплавателно средство се посещава най-малко на всеки 30 минути от пешеходен или мобилен патрул или се поставя под наблюдение, достатъчно за да се открие неоторизиран достъп.

5. Въздухоплавателното средство, когато е възможно, се паркира далеч от периметъра на оградата или други лесно преодолими бариери и в добре осветени зони.

4. ПЪТНИЦИ И РЪЧЕН БАГАЖ

Проверка на пътници

1. Освен както е посочено в точка 3 по-долу, всички заминаващи пътници (т.е. първоначални и прекачващи се пътници, освен ако са предварително проверени при стандарти, конкретизирани в това приложение) се проверяват, за да се предотврати проникването на забранени предмети в зоните с ограничен достъп и на борда на въздухоплавателното средство. Пътниците се проверяват по следните начини:

а) ръчно претърсване; или

б) контрол със метал-детектор. Когато се използва детекторно оборудване, трябва да има и постоянно ръчно претърсване на случайна основа на проверени пътници. Такова ръчно претърсване се извършва спрямо всички пътници, които предизвикват сигнал на оборудването, както и постоянно

претърсване на случайна основа се прилага към онези пътници, които не предизвикват сигнал за тревога на оборудването, и ако:

- (i) се задейства аларма, лицето се подлага на нова проверка с метал-детектора; или
 - (ii) претърсва се ръчно, ако може да бъде използван ръчен метал-детектор.
2. Когато се използва стационарен метал-детектор, той трябва да бъде нагласен на такова ниво, че обосновано да осигурява откриване на малки метални предмети.
 3. Подходящите органи могат да установят категории лица, които трябва да са предмет на специални процедури за проверка или да бъдат освободени от проверка.
 4. Разработват се процедури за пътници, които биха предизвикали смут.

Разделяне на пътници

Проверени заминаващи пътници не се смесват с пристигащи пътници, които могат да не са проверени съгласно стандартите, конкретизирани в настоящото приложение. Когато такива пътници не могат да бъдат физически разделени, тогава целите на сигурността се постигат чрез прилагане на компенсационни мерки съгласно оценката на риска от компетентния орган.

Проверка на ръчния багаж

1. Ръчният багаж на всички заминаващи пътници (т.е. първоначални и прекачващи се пътници, освен ако са предварително проверени при стандарти, конкретизирани в това приложение) се проверяват, преди да им бъде позволено влизането в зоните с ограничен регламентиран достъп и на борда на въздухоплавателното средство. Всички забранени предмети се отстраняват от пътника или на пътника се отказва влизането в зона с ограничен достъп или на въздухоплавателното средство. Ръчният багаж може да се преглежда чрез един от следните методи:

а) пълно ръчно претърсване на съдържанието на всяка опаковка, като всяка опаковка се проверява за подозрителни признаци като непропорционално тегло и т.н.; или

б) проверка с обикновено рентгеново оборудване с ръчно претърсване на проверени опаковки, което също така продължава да се извършва на случайна основа, като процента на така претърсвани лица не е по-малък от 10 %, включително тези, които изглеждат подозрителни на контролиращото лице; или

в) проверка с рентгеново оборудване с висока разрешителна способност с инсталирано и задействано *TIP*. Само онези опаковки, които

изглеждат съмнителни за контролиращото лице, се претърсват на ръка, но ръчното претърсване може да бъде подкрепено чрез използване на оборудване за откриване на следи.

2. Ръчен багаж на изброените в точка 4.1, параграф 3 лица може да бъде предмет на специални процедури или освободен от проверка.

Проверка на дипломати

Съгласно разпоредбите на Виенската конвенция за дипломатическите отношения, дипломати и други привилегирани лица и техния личен багаж, с изключение на “дипломатически багаж”, се подлагат на преглед за целите на сигурността. Персоналът на въздушния превозвач, отговорен за приемане на дипломатически багаж, подсигурява, че те наистина са изпратени от надлежно определени служители на въпросните дипломатически мисии. Дипломатическите куриери и техният личен багаж не са изключени от проверката.

5. БАГАЖ В БАГАЖНОТО ПОМЕЩЕНИЕ

Обработка на багажа в багажното помещение

1. Багажът не се качва на борда на въздухоплателното средство, освен ако са взети следните мерки:
 - а) багажът е надлежно маркиран от външната му страна, позволяваща неговата идентификация със съответния пътник; и
 - б) пътникът, на който принадлежи този багаж, е регистриран за полет, с който той ще бъде превозван; и
 - в) преди натоварването багажът се намира в зона на летището, до която имат достъп само оторизирани лица; и
 - г) всички предмети на багажа, постъпили в багажното помещение на въздухоплателното средство, се идентифицират като придружени или не придружени. Процесът на идентификация се постига с ръчни и с автоматични средства.
2. Предприемат се мерки в случай, че когато пътник, регистриран за полета и предал багажа на въздушния превозвач, не е на борда на въздухоплателното средство, такъв багаж трябва да бъде отстранен от въздухоплателното средство и да не бъде превозван с този полет.
3. Издава се багажен манифест или друг алтернативен начин за осигуряване на свидетелство, което потвърждава идентификацията и проверката на не придружен багаж.

Проверка на багажа

1. Придружен багаж. Всички предмети на придружен багаж (както на първоначален и трансферен багаж, освен проверен преди това багаж съгласно стандартите, конкретизирани в настоящото приложение), се проверява чрез един от следните методи преди натоварването на въздухоплавателно средство:

а) ръчно претърсване; или

б) чрез обикновено рентгеново оборудване, като най-малко 10 % от проверения багаж е също така предмет на:

(i) ръчно претърсване; или

(ii) ЕДС или ЕДДС или PEDS; или

(iii) чрез обикновено рентгеново оборудване, като всяка опаковка се гледа от два различни ъгъла от един и същ оператор на един пункт за проверка; или

в) през обикновено рентгеново оборудване с инсталиран и задействан TIP; или

г) ЕДС или ЕДДС; или

д) PEDS; или

е) чрез оборудване за откриване на следи по откритите части на багажа.

2. Непридружен багаж. Всички предмети на непридружен багаж (както на първоначален и трансферен багаж, се проверяват чрез един от следните методи преди натоварването на въздухоплавателно средство:

а) ЕДС; или

б) многостъпен PEDS, като на ниво 2 образите от всички опаковки се преглеждат от операторите; или

в) конвенционално рентгеново оборудване, като всяка опаковка се гледа от два различни ъгъла от един и същ оператор на един пункт за проверка; или

г) ръчно претърсване, подкрепено с прилагане на оборудване за откриване на следи по откритите части на багажа

освен ако непридруженият багаж, който е бил преди това проверен по стандартите, конкретизирани в настоящото приложение, е бил отделен поради фактори извън контрола на пътника и непридруженият багаж е бил поверен на въздушния превозвач.

Защита на багажа

1. Багажът, пренасян от въздухоплавателно средство, се защитава срещу незаконно въздействие от точката, в която е бил поверен на превозвача до излитането на въздухоплавателното средство, с което той се пренася. Следните мерки се вземат за защита на багажа:

а) Преди да бъде натоварен, багажът се държи в зона за подготовка на багажа или друга складова зона на летището, до която могат да имат достъп само оторизирани лица.

б) всяко лице, влизащо в зона за подготовка на багажа или складовата зона, трябва да бъде задържано и изведено извън зоната.

в) Първоначален и трансферен багаж не се оставят без наблюдение на рампата или на съоръженията за излитане и кацане преди да бъде натоварен на въздухоплавателното средство.

г) Багаж, пренасян от едно въздухоплавателно средство на друго, не се оставя без наблюдение на площадката за паркиране на съоръженията за излитане и кацане, преди да бъде натоварен.

д) Достъп до бюрата за загубени вещи в терминалите трябва да бъде ограничен за предотвратяване на неправомерен достъп до багажа и предметите в него.

6. ТОВАРИ, КУРИЕРСКИ И ЕКСПРЕСНИ ПРАТКИ

Прилагане

Преди поставяне на борда на въздухоплавателно средство всички товари, куриерски и експресни пратки, предназначени за превоз с пътнически или само с товарни въздухоплавателни средства са предмет на контрола за сигурност, конкретизиран по-долу.

Квалификация на овластен агент

Овластените агенти са:

- а) определени, одобрени или изброени от подходящ орган;
- б) предмет на специфични задължения, определени от подходящ орган.

Контрол на сигурността

1. Товари, куриерски и експресни пратки се пренасят по въздуха, само когато са били приложени следните проверки за сигурност:

а) приемането, обработката и пренасянето на товара се изпълняват от надлежно набран и обучен персонал;

б) товарът е:

- (i) претърсен ръчно или е подложен на физическа проверка; или
- (ii) проверен с рентгеново оборудване; или
- (iii) е минал през симулационна зала за или
- (iv) подложен на проверка с други средства, технически или биочувствителни (например “подушване”, детектор за следи, кучета за откриване на взрив и др.)

така, че да се обосновава да се гарантира, че не съдържа каквито и да е забранени предмети, изброени в точки (iv) и (v) от Допълнението, освен ако са декларирани и надлежно подложени на приложими мерки за безопасност.

Когато нито едно от тези средства и методи за контрол не може да бъде приложено поради характера на товара, подходящият орган може да определи период на съхранение.

- 2. След като е бил изпълнен контрола за сигурност, включително контрол на товари от познат превозвач, на или извън територията на летището, до пратките не е позволен достъпът до момента им на натоварване на борда на въздухоплавателното средство и това продължава до излитането на въздухоплавателно средство.
- 3. Проверките за безопасност, конкретизирани в алинея 1, може да не се прилагат за:

- а) товар, получен от познат превозвач;

б) товар, който се прехвърля;

в) товар, чиито произход и условия за превоз доказват, че той не представлява заплаха за сигурността;

г) товар, който е предмет на регулаторни изисквания, предвидени за съответното ниво на защита на безопасността.

Критерии за познат спедитор

1. Регулиран агент или въздушен превозвач могат да признаят един спедитор като познат спедитор само чрез:

а) създаване и регистриране на идентичността и адреса на спедитора. и на агента, упълномощен да извършва доставки за негова сметка; и

б) изисквайки спедитора да декларира, че:

(i) подготвя пратките в обезопасени помещения; и

(ii) наема надежден персонал при подготовка на пратките; и

(iii) защитава пратките срещу неоторизирано въздействие по време на подготовка, складиране и транспортиране; и

в) като изисква от спедитора да:

(i) писмено да удостовери, че пратката не съдържа никакви забранени предмети, изброени в точки (iv) и (v) на Допълнението; и

(ii) приема, че опаковката и съдържанието на пратката могат да бъдат проверени по причина на безопасност.

Превоз с товарни въздухоплавателни средства

Когато пратките могат да бъдат положително идентифицирани за превоз с товарно въздухоплавателно средство, критериите, конкретизирани в точка 6.4, може да не се прилагат, при положение че познат спедитор:

а) е потвърдил автентичен адрес на дейността; и

б) по-рано е товарил чрез регулиран агент или въздушен превозвач; и

в) има изградени бизнес-връзки с овластен агент или въздушен превозвач; и

г) осигурява всички пратки да са защитени от неправомерен достъп до приемането им от въздушния превозвач.

Товар, който се прехвърля

За товар, който се прехвърля, пристигащ по въздуха не е необходимо да се прилагат проверки за сигурност, конкретизирани в точка 6.3, параграф 1, ако той е доказано защитен от акт на незаконна намеса на транзитния пункт. Друг товар, който се прехвърля, който пристига по шосе или железница, който не е бил подложен на проверка за безопасност в точката на изпращането или по пътя, се проверява съгласно точка 6.3, параграф 1, б) и се защитава от акт на незаконна намеса.

7. ПОЩА

Прилагане

Пощата, пренасяна в пътнически, товарни и само пощенски въздухоплателни средства, е предмет на проверки за сигурност преди да бъде натоварена на борда на въздухоплателно средство.

Квалификация на овластен пощенски орган/администрация

Всеки редовен регулиран орган/администрация, предоставящ поща на въздушен превозвач, трябва да отговаря на следните минимални критерии:

- а) той е определен, одобрен или включен в списък от подходящата власт;
- б) изпълнява задължения спрямо въздушния превозвач да прилага изискваните проверки за сигурност;
- в) използва надлежно нает и обучен персонал; и
- г) защитава поверената му поща от акт на незаконна намеса.

Проверки за сигурност

1. Спешна поща. Спешната поща (например, доставка до 48 часа) се пренася по въздуха, само когато са били приложени следните проверки за сигурност:
 - а) приемането, обработката и пренасянето на пощата се изпълняват от надлежно набран и обучен персонал;
 - б) пощата е:
 - (i) претърсена ръчно или с физическа проверка; или

(ii) проверена с рентгеново оборудване; или

(iii) симулационна зала или

(iv) подложена на проверка с други средства, технически или биочувствителни (например “подушване”, детектор на следи, кучета за откриване на взрив и др.)

така че основателно да гарантира, че тя не съдържа каквито и да е забранени предмети; и

в) подробностите за полета и маршрута на въздухоплавателното средство, с което се пренася пощата, остават конфиденциални.

2. Друга поща. Поща, която не е спешна, може да се пренася по въздуха, при положение че мерките, конкретизирани в параграф 1, а) и б), са били приложени. Проверките за сигурност, конкретизирани в точка 1, б), трябва да се прилагат към пощата в случайна пропорция.

3. Проверките за сигурност, конкретизирани с параграф 1, б), не трябва да се прилагат по отношение на:

(а) поща, получена от познат спедитор;

(б) писма под определени тегло или дебелина;

(в) автентични пратки с животоспасяващи материали;

(г) скъпи стоки, които са били проверени при стандарти най-малко еднакви с тези, конкретизирани в параграф 1, б);

(д) поща за пренос с пощенски самолети между летища на Общността;

(е) поща, която се прехвърля.

Критерии за познат спедитор

Регулиран пощенски орган/администрация могат да признават като познат спедитор чрез:

а) създаване и регистриране на идентичност и адрес на спедитора или на агента, упълномощен да извършва доставки за негова сметка; и

б) изисквайки от спедитора да декларира, че защитава пратките срещу акт на незаконна намеса по време на подготовка, складиране и транспортиране; и

в) изисквайки спедитора:

- (i) писмено да удостовери, че пощенската пратка не съдържа никакви забранени предмети, изброени в точки (iv) и (v) на Допълнението; и
- (ii) приема, че опаковката и съдържанието на пощенската пратката могат да бъдат предмет на проверки, конкретизирани в точка 7.3.

Поща, която се прехвърля

За поща, която се прехвърля, пристигаща по въздуха не е необходимо да се прилагат проверки за сигурност, конкретизирани в точка 7.3, ако тя е доказано защитена от акт на незаконна намеса на транзитния пункт. Друга поща, която пристига по шосе или по железопътна линия, която не е била подложена на проверка за сигурност в точката на излитане или по пътя, се проверява съгласно точка 7.3, параграф 1 и се защитава от акт на незаконна намеса.

8. ПОЩА И ОБУРУДВАНЕ НА ВЪЗДУШНИЯ ПРЕВОЗВАЧ

8.1. Прилагане.

Пощата и оборудването на компанията за въздушен превоз, извършван със собственото ѝ въздухоплавателно средство, са предмет на проверки за сигурност преди да бъде натоварена на борда на въздухоплавателното средство.

8.2. Определения

Поща и оборудване означават вътрешни пратки на кореспонденция и оборудване, като: документация, доставки, части за поддръжка, доставки за кетъринг и почистване и други предмети, предназначени за доставка на служба или организация по договор за използване в рамките на въздушно-превозни операции.

8.3. Проверки за сигурност

Всяка доставка на фирмена поща на въздушния превозвач (co-mail) или на фирмено оборудване (co-mat) е предмет на следните мерки:

- а) тя се контролира и проверява за сигурност, за да се осигури че никакъв забранен предмет не е присъства в доставката на компанията; и
- б) тя не се оставя без надзор преди да бъде натоварена на борда на въздухоплавателно средство.

Въздушните превозвачи следят всяка друга доставка на “co-mail” или “co-mat”, извършвана от името на превозвач или организация по договор, без да се

ограничава само до кетъринг оборудване и запаси, доставки за почистване и друго оборудване, използвано от доставчици на услуги по договор, се проверяват преди да бъдат натоварени на борда на въздухоплавателно средство.

9. КЕТЪРИНГ ЗАПАСИ И ДОСТАВКИ НА ВЪЗДУШНИЯ ПРЕВОЗВАЧ

Прилагане

Кетъринг запасите и доставките на борда на въздухоплавателно средство са предмет на проверки за сигурност с цел предотвратяване приемане на борда на въздухоплавателно средство на забранени предмети.

Проверки за сигурност

1. Доставчици на кетъринг запаси и доставки прилагат проверки за сигурност с цел предотвратяване проникването на забранени предмети в такива запаси и доставки, предназначени да се пренасят на борда на въздухоплавателно средство. Тези мерки включват следното:
 - а) назначаване на служител по сигурността, отговорен за прилагане и надзор на безопасността в компанията;
 - б) високи стандарти на надеждност при наемане на персонал;
 - в) целият персонал, който има достъп до зони с ограничен достъп, преминава основни проверки и инструкции за безопасност, издадени от ръководството на летището;
 - г) компанията не допуска неоторизиран достъп до своите съоръжения и доставки;
 - д) ако компанията е разположена извън летището, всички доставки се транспортират до въздухоплавателното средство в заключени или запечатани превозни средства; и
 - е) обработка и пренос на запаси и доставки се извършва от надлежно нает и обучен персонал.
2. След доставянето им запасите и доставките се проверяват на случаен принцип.
3. Запаси и доставки от компания, която не е била предмет на мерките, изброени в параграф 1, не се допускат на борда на въздухоплавателното средство.

10. ПОЧИСТВАНЕ, ЗАПАСИ И ДОСТАВКИ НА ВЪЗДУШНИЯ ПРЕВОЗВАЧ

Прилагане и цел

Въздушните превозвачи и компаниите за чистота вземат мерки за обезпечаване почистване на въздухоплавателното средство, като почистването, запасите и доставките, приемани на борда, не съдържат никакви забранени предмети, които биха могли да застрашат безопасността на въздухоплавателното средство.

10.2. Проверки за сигурност

1. Доставчици на услуги по почистване на въздушния превозвач, запаси и доставки въвеждат мерки за сигурност, необходими с цел предотвратяване на внасянето на забранени предмети в доставки за почистване, които се приемат на борда.

Вземат се следните мерки за сигурност:

- а) назначаване на служител по сигурността, отговорен за прилагане и надзор на сигурността в компанията;
 - б) високи стандарти на надеждност при наемане на персонал;
 - в) целият персонал, който има достъп до зони с ограничен регламентиран достъп преминава основни проверки и инструкции за безопасност, издадени от ръководството на летището;
 - г) компанията не допуска неоторизиран достъп до своите съоръжения;
 - д) ако компанията е разположена извън летището, всички доставки по почистване се транспортират до въздухоплавателното средство в заключени или запечатани превозни средства;
 - е) обработката и преносът на запаси и доставки се извършва от надлежно нает и обучен персонал;
 - ж) проверката на доставките по почистване се извършва преди изпращане на вътрешните доставки по други дестинации.
2. След доставянето им доставките по почистване се проверяват на случаен принцип.
 3. Запаси и доставки от компания, която не отговаря на мерките, изброени в параграф 1, не се допускат на борда на въздухоплавателното средство.

11. АВИАЦИЯ ЗА ОБЩО ПОЛЗВАНЕ

Проверки за сигурност

1. Общите въздухоплавателни средства на авиацията на летищата не се паркират в близост до въздухоплавателни средства, които се използват за търговски полети, с цел избягване нарушаването на мерките за сигурност, прилагани към тези въздухоплавателни средства, багаж, товар и поща, пренасяни на борда им.
2. Разпоредбите за отделяне на проверени пътници по търговски полети от пътниците на общите въздухоплавателни средства се изпълняват въз основа на следните критерии:

а) при по-големи летища се прилагат физически способности и/или проверки за сигурност за предотвратяване смесването на заминаващи и пристигащи пътници на общи въздухоплавателни средства с пътниците, които вече са били проверени за сигурност;

б) ако е възможно, заминаващите и пристигащите пътници на въздухоплавателни средства от общите въздухоплавателни средства преминават през отделен терминал за общата авиация и, ако качването или слизането става площадката за обслужване на самолетите, те също така да бъдат отделени от пътници, проверени за сигурност или се превозват със специален автобус или кола или да са под постоянно наблюдение;

в) ако не е достъпен отделен терминал, пътниците на общите въздухоплавателни средства:

(i) преминават през отделна част от сградата на терминала и се придружават или превозват с автобус или кола до и от тяхното въздухоплавателно средство;

(ii) са предмет на проверка за сигурност преди да влязат в зона с ограничен достъп, ако преминаването през зоните с ограничен достъп в сградата на терминала е неизбежно; или

(iii) са предмет на други проверки за сигурност, постигащи същия резултат в зависимост от местните обстоятелства.

12. НАЕМАНЕ И ОБУЧЕНИЕ НА ПЕРСОНАЛА

Национална програма за обучение по авиационна безопасност

Всеки подходящ орган развива и изпълнява национална програма за обучение по авиационна безопасност, за да позволи на въздушния екипаж и на наземния персонал да изпълняват изискванията за авиационна безопасност и да отговарят на актове за незаконна намеса срещу авиацията.

Персонал по сигурността

1. Националната програма за обучение по авиационна сигурност следва да включва подбор, квалификация, обучение, сертифициране и мотивиране на персонала по сигурността. Хората, които са назначени да изпълняват задължения по сигурността като цяло или част от тяхната работа, отговарят на следните изисквания, специфицирани от подходящия орган:

а) мениджърите, развиващи и провеждащи обучение по сигурност на персонала, както и въздушните превозвачи и наземният персонал на летищата притежават необходимата сертификация, знания и опит, който като минимум включва:

- (i) голям опит в операции по авиационната сигурност;
- (ii) сертификация, одобрена от националния подходящ орган или друго еквивалентно одобрение, издадено от национален подходящ орган; или
- (iii) знания в следните области:
 - 1. системи за сигурност и контрол на достъп;
 - 2. безопасност на земята и по време на полет;
 - 3. проверка преди качване на борда;
 - 4. безопасност на багажа и товари;
 - 5. сигурност и прегледи на въздухоплавателни средства;
 - 6. оръжия и забранени предмети;
 - 7. познаване на тероризма; и
 - 8. други сфери и мерки по отношение на сигурността, които се считат подходящи за подобряване на информираността относно сигурността.

б) мениджърите и инструкторите, включени в и отговорни за обучение на персонала по сигурност, както и наземният персонал на летища, се подлагат на годишно опреснително обучение по авиационна сигурност и последните новости в областта на сигурността.

2. Обучение на персонала по сигурността

Персоналът по сигурността се обучава да изпълнява задължения, за които той е назначен; такова обучение включва, без да се ограничава с това, следните сфери на сигурност:

- 1. технологии и техники на проверка;
- 2. работа на пунктове за проверка;
- 3. техники на претърсване на салона и на товарното отделение;

4. системи за сигурност и контрол на достъпа;
5. проверка преди качване на борда;
6. сигурност на багажи и товари;
7. сигурност и прегледи на въздухоплавателни средства;
8. оръжия и забранени предмети;
9. познаване на тероризма; и
10. други сфери и мерки по отношение на сигурността, които се считат подходящи за подобряване на информираност относно сигурността.

Обхватът на обучението може да се разшири съответно с нуждите на авиационната сигурност и развитието на технологиите. Началният период на обучение за персонала по контрола не може да е по-малък от препоръчвания от Международната организация за гражданска авиация (ИКАО).

3. Сертификация на персонала по сигурност

Персоналът по безопасност и проверка се одобрява или сертифицира от подходящ национален орган.

4. Мотивиране на персонала по сигурността

Подходящи поощрителни мерки осигуряват висока мотивация на персонала по безопасността така, че той да е ефективен при изпълнение на своите задължения.

Друг персонал

Програма за обучение по безопасност и информираност на екипажите и наземния персонал на летища се извършва първоначално и опреснително за полетния и наземния персонал на всички летища и въздушни превозвачи. Обучението допринася за повишена информираност по сигурност, както и подобряване на съществуващите системи за сигурност. То включва следните компоненти:

1. системи за сигурност и контрол на достъпа;
2. сигурност на земята и в полет;
3. проверка преди качване на борда;
4. сигурност на багажи и товари;
5. сигурност и прегледи на въздухоплавателни средства;
6. оръжия и забранени предмети;
7. познаване на тероризма; и
8. други сфери и мерки по отношение на сигурността, които се считат подходящи за подобряване на информираност относно сигурността.

Курсове за обучение по сигурност за наземния персонал на всички летища и въздушни превозвачи, който има достъп до зоните с ограничен достъп, се определя с продължителност най-малко 3 часа в клас и 1 час практика.

13. НАСОКИ ЗА ОБОРУДВАНЕ

Оборудването, използвано при осигуряване на авиационната сигурност, се одобрява от подходящия орган в съответствие с насоките, очертани в този раздел.

Оборудване за откриване на метал

1. Стационарни метал-детектор

Стационарните метал-детектори, използвани за проверка на пътници в летищата, трябва да отговарят на следните изисквания:

а) сигурност

(i) оборудването трябва да може да открива малки парчета различни метали, с висока чувствителност за черни метали при всички предвидими ситуации;

(ii) оборудването трябва да открива метални обекти, независимо от тяхната ориентация и разположение в рамката;

(iii) чувствителност на оборудването трябва да е колкото може по-еднаквена в цялата рамка, трябва да бъде стабилна и да се проверява периодично.

б) експлоатационни изисквания

Функциониране на оборудването не трябва да зависи от заобикалящата го среда.

в) сигнал за тревога

Откриването на метал трябва да се сигнализира автоматично, като не оставя нищо на усмотрението на оператора (индикатор за действаща/недействаща система).

г) проверки

(i) оборудването трябва да е пригодено да отговаря на всички изисквания за откриване, както и за силата на сигналния звук.

(ii) Команди за нагласяване на нива за откриване се проектира, така че да не допуска неоторизиран достъп. Настройките са ясно посочени.

д) калибриране

Процедурите за калибриране не са достъпни за неоторизирани лица.

2. Ръчно преносим метал-детектор

Ръчно преносимият метал-детектор, използван за проверка на пътници, отговаря на следните изисквания:

а) оборудването открива малки количества метал без непосредствен контакт с предмета при всички предвидими условия.

б) оборудването открива черни и цветни метали.

в) Спиралата на детектора се проектира за лесно определяне на мястото на открития метал.

г) оборудването е снабдено със звуков и/или видим индикатор за тревога.

13.2. Стандарти и изпитателни процедури за рентгеново оборудване

1. Приложимост

а) Оборудване

Настоящите изисквания и насоки за рентгеново оборудване, предназначено за целите на безопасността, се прилагат за всяко оборудване за контрол на база на рентгенови лъчи, които представят на оператора образ за тълкуване. Това включва обикновени рентгенови лъчи както и ЕДС/ЕДДС използвани в указателен режим.

б) Предмети

По същия начин, настоящите изисквания и насоки за рентгеново оборудване за безопасност се прилагат за всеки преглеждан предмет, независимо от неговия вид и размер. Всеки предмет, натоварен на борда на въздухоплавателно средство, ако той трябва да бъде проверен, трябва да бъде проверен при стандартите, съдържащи се в настоящото приложение.

2. Изисквания за работа

а) Сигурност

Рентгеновото оборудване предоставя необходимата откриване, измервано чрез резолюция, проникване и разделяне, за да осигури забранените предмети да не се пренасят на борда на въздухоплавателното средство.

б) Тестове

Работата се оценява чрез използване на подходящи изпитателни процедури

в) Експлоатационни изисквания

Рентгеновото оборудване да показва образа на целия предмет, който преминава през тунела. Не трябва да има отрязване на ъгли.
Деформирането на предмета трябва да е сведено до минимум.

Лентата на машината е маркирана да показва къде трябва да се поставят чантите върху лентата за получаване на оптимален образ.

Контраст: рентгеновото оборудване има възможност да показва групи с нива на сивото (сканиране на по-малка площ).

Образът от всяка част на преглеждания предмет се показва на екрана за най-малко 5 секунди. Допълнително, операторът има възможност да спира лентата и при необходимост да я връща, когато се изисква допълнителна проверка.

Размер на екрана: екран на монитора с достатъчен размер за удобство на оператора (нормално 14 и повече инча)

Характеристики на екрана: екранът не премигва и има най-малко разрешителна способност от 800 реда (нормално 1024 x 1024 пиксела, т.е. монитор с висока резолюция)

Когато се използват два монитора, единият е само монохромен.

Рентгеновото оборудване показва визуално материалите, през които не може да проникне.

Рентгеновото оборудване осигурява органично и неорганично разкриване.

Системите осигуряват автоматична индикация на заплата за улесняване търсенето от оператора.

3. Поддръжка

Не се правят никакви неоторизирани промени, включително поддръжка или ремонт. Не се правят промени в хардуера или софтуера на машина, без да се докаже, че то не влияе забележимо на показването на образи.

Съставът на материала на лентата не се променя, без да се докаже, че това не причинява промяна в качеството на образа.

Ако поддръжката или надграждане са достъпни чрез модем, достъпът се контролира и наблюдава.

Допълнение

Насоки за класификация на забранени предмети

По-долу са дадени насоки за възможните форми на оръжия и забранени предмети, но при оценката на възможността предметът да се използва като оръжие водещ критерий трябва да бъде здравият разум.

(i) Огнестрелно оръжие: всяко оръжие, от което може да се изстреля куршум чрез силата на взрив или въздух или газ под налягане, включително стартови и сигнални пистолети.

(ii) Ножове и режещи инструменти: включително саби, мечове, резачки за картон, ловджийски ножове, сувенирни ножове, предмети за бойни изкуства, професионални инструменти и други ножове с острие с дължина 6 см или повече и/или ножове, считани за незаконни съгласно местното право.

(iii) Тъпи предмети: бухалки, тояги, бейзболни бухалки или подобни инструменти.

(iv) Експлозиви/муниции/запалими течности/ корозивни вещества. Всеки експлозив или запалително вещество, които сами или в съединение с други предмети могат да произведат експлозия или огън. Това включва взривни вещества, детонатори, фойерверки, газбол, други запалими течности, муниции и други или всяка комбинация от такива предмети. Всякакви корозивни или отровни субстанции, включително газ, независимо дали е или не е под налягане.

(v) Увреждащи или парализиращи предмети: всякакъв сълзотворен газ, мейс-сълзотворен газ и подобни химикали и газове в пистолет, туба или друга опаковка и други увреждащи предмети като електронни уреди с парализиращ или обездвижващ ефект.

(vi) Други предмети: Предмети като ледокопи, алпийски пикели, остри бръснари и удължени ножици, които по принцип не се смятат за смъртоносно или опасно оръжие, могат да се използват като оръжие, включително играчки или фалшиви оръжия или гранати.

(vii) Предмети от всякакъв вид, създаващи основателно подозрение, че предметът може да се използва за симулация на смъртоносно оръжие; такива предмети включват, без да се ограничават само до тях, предмети, които приличат на взривни уреди или други предмети, които могат да имат вид на оръжие или опасен предмет.

(viii) Химични и биологични предмети и вещества, които могат да се използват за нападение:

Възможности за химични/биологични нападения включва използване на химични или биологични средства за извършване на неправомерни действия. Тези регламентирани химични/биологични вещества са именно: серен иприт, Ви-Екс,

хлор, зарин, водороден цианид, антракс, ботулизъм, вариола, туларемия, вирусна хеморагична треска.

Предмети, показващи характер на химични/биологични вещества или предизвикващи подозрения за такъв характер, незабавно се докладват на летищните власти, полиция, военни или съответни други власти и се изолират от зоните на летището за обществено ползване.

Междуинституционална декларация

Във връзка с приемането на новото законодателство на ЕО, с което се въвеждат общи правила в областта на безопасността на гражданското въздухоплаване, Европейският парламент, Съветът и Комисията отново заявяват, че са решени да подобрят качеството на системите за сигурност на гражданското въздухоплаване в Общността.

Трите институции признават, че това повдига важни въпроси, свързани с финансирането. В този смисъл, като си дават реална сметка за различното положение на държавите-членки, като имат предвид приетата политическа позиция от държавите-членки на ЕС през февруари 2002 г. в Монреал по време на Конференцията на министрите за безопасността на въздухоплаването⁶ и като вземат отбелязват декларацията на Комисията, според която тя “ще разгледа от позитивна гледна точка възможностите за публично финансиране, за да се компенсират допълнителните мерки за сигурност”⁷, трите институции отчитат необходимостта да се избегнат значителното вътрешно и външно нарушаване на конкуренцията представлява специфичен проблем от гледна точка на Общността.

Трите институции се съгласяват, че въпросът трябва да бъде спешно разгледан, за да се идентифицират едновременно с това разликите, които съществуват в Общността по финансирането на безопасността на въздухоплаването и възможните решения.

Те отчитат намерението на Комисията да предприеме незабавно проучване (в което ще се акцентира именно на начина, по който финансирането се разпределя между публичната власт и операторите, без да се нарушава разпределението на компетенциите на държавите-членки и Общността) и да предостави на Европейския парламент и на Съвета, при необходимост, резултатите от това проучване с евентуалните предложения.

⁶ Публичен регистър на Съвета, документи 5700/02 и 6053/02 и документ AVSEC-Conf/02-JP/17.

⁷ Становище на Комисията, 12 юни 2002 г. относно измененията на Европейския парламент на Общата позиция на Съвета, COM (2002) 327 final, стр.5.