

Bruksela, 23 października 2025 r.
(OR. en)

14417/25
ADD 1

AVIATION 143

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	15 października 2025 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	D(2025) 109579 annex
Dotyczy:	ZAŁĄCZNIK do ROZPORZĄDZENIA KOMISJI zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument D(2025) 109579 annex.

Zał.: D(2025) 109579 annex



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia XXX r.
D109579/02
[...] (2025) XXX draft

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

ROZPORZĄDZENIA KOMISJI

**zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w
zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony
lotnictwa cywilnego**

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK II

WSPÓLNE SPECYFIKACJE DLA KRAJOWYCH PROGRAMÓW KONTROLI JAKOŚCI WDRAŻANYCH PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE W DZIEDZINIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

1. DEFINICJE

1.1. Do celów niniejszego załącznika zastosowanie mają następujące definicje:

- 1) „roczne natężenie ruchu” oznacza całkowitą liczbę pasażerów przylatujących, odlatujących i tranzytowych (liczonych jeden raz);
- 2) „właściwy organ” oznacza krajowy organ wyznaczony przez państwo członkowskie zgodnie z art. 9, odpowiedzialny za koordynację i kontrolę wdrażania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) „audytor” oznacza każdą osobę przeprowadzającą w imieniu właściwego organu kontrolę zgodności na poziomie krajowym;
- 4) „certyfikacja” oznacza formalną ocenę i formalne potwierdzenie przez właściwy organ lub w jego imieniu, że osoba posiada odpowiednie kompetencje do sprawowania funkcji audytora na odpowiednim poziomie określonym przez właściwy organ;
- 5) „kontrola zgodności” oznacza wszelkie procedury lub procesy stosowane w celu dokonania oceny wykonania niniejszego rozporządzenia i krajowego programu ochrony lotnictwa;
- 6) „uchybiecie” oznacza niespełnienie wymogu w zakresie ochrony lotnictwa;
- 7) „inspekcja” oznacza analizę wdrożenia środków i procedur ochrony w celu ustalenia, czy są one realizowane skutecznie i zgodnie z wymaganymi standardami, a także w celu stwierdzenia ewentualnych uchybień;
- 8) „wywiad” oznacza ustną kontrolę przeprowadzoną przez audytora w celu ustalenia, czy wdrożono szczegółowe środki lub procedury ochrony;
- 9) „obserwacja” oznacza wzrokową kontrolę przeprowadzoną przez audytora w celu ustalenia, czy wdrożono środek lub procedurę ochrony;
- 10) „test jawny” oznacza zapowiadane ćwiczenie z udziałem operatorów kontroli bezpieczeństwa lub innego odpowiedniego personelu ochrony, które w realistyczny sposób symuluje wykonywanie kontroli w zakresie ochrony lub akt bezprawnej ingerencji w celu zbadania lub pomiaru elementów takich jak skuteczność zastosowania istniejących środków ochrony oraz kompetencji i zdolności tego personelu do pełnienia powierzonych funkcji;

- 11) „odpowiednie organy” oznaczają, do celów rozdziału 19, właściwy organ lub inny organ krajowy odpowiedzialny za zgłaszanie związanych z ochroną lotnictwa zdarzeń, incydentów i aktów bezprawnej ingerencji oraz działań przygotowawczych do takich aktów;
- 12) „zgłaszający” oznacza każdą osobę prawną lub fizyczną, która zgłasza związane z ochroną zdarzenie, incydent, akt bezprawnej ingerencji, działanie przygotowawcze lub inne informacje związane z ochroną zgodnie z obowiązkową lub dobrowolną procedurą zgłaszania ustanowioną przez państwa członkowskie;
- 13) „reprezentatywna próbka” oznacza wybór spośród możliwych opcji kontrolnych, którego liczba i zakres są wystarczające, aby stanowić podstawę ogólnych wniosków dotyczących stosowania standardów;
- 14) „audyt ochrony” oznacza szczegółową analizę środków i procedur ochrony, mającą na celu stwierdzenie, czy są one w pełni stosowane w sposób ciągły;
- 15) „incydent związany z ochroną” oznacza zdarzenie związane z ochroną, które wpływa lub może mieć wpływ na bezpieczeństwo pasażerów, załogi, personelu naziemnego i ogółu społeczeństwa;
- 16) „zdarzenie związane z ochroną” oznacza każde zdarzenie związane z ochroną, które może prowadzić do pogorszenia wyników w zakresie ochrony, może zwiększyć ryzyko operacyjne lub zagraża bezpieczeństwu pasażerów, załogi, personelu naziemnego i ogółu społeczeństwa, lub stanowi potencjalne naruszenie zgodności. Obejmuje to identyfikację lub obserwację podatności na zagrożenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego związane z aktami bezprawnej ingerencji;
- 17) „test” oznacza sprawdzenie środków ochrony lotnictwa, polegające na symulacji przez właściwy organ zamiaru popełnienia aktu bezprawnej ingerencji w celu zbadania skuteczności zastosowania istniejących środków ochrony;
- 18) „weryfikacja” oznacza czynności podejmowane przez audytora w celu ustalenia, czy szczegółowe środki ochrony są rzeczywiście stosowane;
- 19) „podatność” oznacza każdy słaby punkt w zakresie stosowania środków i procedur, które mogłyby być wykorzystane w celu popełnienia aktu bezprawnej ingerencji.

2. UPRAWNIENIA WŁAŚCIWEGO ORGANU

- 2.1. Państwa członkowskie nadają właściwemu organowi konieczne uprawnienia do kontrolowania i egzekwowania wymogów niniejszego rozporządzenia oraz przepisów wykonawczych do niego, w tym prawo nakładania kar zgodnie z art. 21.
- 2.2. Właściwy organ podejmuje kontrolę zgodności i posiada konieczne uprawnienia, aby zażądać usunięcia w określonym terminie stwierdzonych uchybień.

2.3. Ustanawia się stopniowe i proporcjonalne podejście dotyczące działań korygujących uchybienia i środków egzekucyjnych. Podejście to obejmuje kolejne etapy, jakie należy przejść, aż do całkowitego usunięcia uchybień, obejmujące:

- a) rady i zalecenia na piśmie;
- b) formalne upomnienie na piśmie;
- c) oficjalny nakaz;
- d) sankcje administracyjne i postępowanie sądowe.

Właściwy organ może pominąć jeden lub kilka z etapów, zwłaszcza w przypadku poważnych lub powtarzających się uchybień.

3. CELE I ZAWARTOŚĆ KRAJOWEGO PROGRAMU KONTROLI JAKOŚCI

3.1. Za pomocą kontroli zgodności krajowy program kontroli jakości ma na celu sprawdzenie, czy środki ochrony lotnictwa są skutecznie i prawidłowo stosowane, a także określenie poziomu zgodności z przepisami niniejszego rozporządzenia i krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego.

3.2. Krajowy program kontroli jakości obejmuje następujące elementy:

- a) strukturę organizacyjną, obowiązki i zasoby;
- b) zakresy obowiązków audytorów i wymagane kwalifikacje;
- c) kontrolę zgodności, obejmującą zakres audytów, inspekcji, testów dotyczących ochrony oraz, w związku z rzeczywistym lub potencjalnym naruszeniem zasad ochrony, dochodzenia, częstotliwość audytów i inspekcji dotyczących ochrony, a także klasyfikację zgodności;
- d) przeglądy, jeżeli zachodzi konieczność dokonania ponownej oceny potrzeb w zakresie ochrony;
- e) działania korygujące uchybienia dostarczające danych dotyczących systemu zgłaszania uchybień, działania następcze i korygujące w celu zapewnienia zgodności z wymogami w zakresie ochrony lotnictwa;
- f) środki egzekucyjne oraz, w stosownych przypadkach, kary zgodnie z pkt 2.1 i 2.3 niniejszego załącznika;
- g) sprawozdania dotyczące przeprowadzonych kontroli zgodności, obejmujące, w stosownych przypadkach, wymianę informacji pomiędzy krajowymi organami na temat poziomu zgodności;
- h) proces monitorowania środków wewnętrznej kontroli jakości stosowanych przez port lotniczy, operatora i podmiot;

- i) system rejestrujący i analizujący wyniki krajowego programu kontroli jakości w celu określenia tendencji i ukierunkowania przyszłego rozwoju polityki;
- j) proces obowiązkowego zgłaszania odpowiednim organom informacji dotyczących związanych z ochroną lotnictwa incydentów, aktów bezprawnej ingerencji oraz działań przygotowawczych do takich aktów przez każdego operatora i podmiot odpowiedzialny za wdrażanie krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego w sposób praktyczny i terminowy;
- k) poufny, dobrowolny system sprawozdawczości służący analizowaniu informacji dotyczących bezpieczeństwa dostarczanych przez takie źródła jak społeczeństwo, pasażerowie, personel, załoga, personel naziemny i wszelkie inne osoby w sektorze lotnictwa.

4. KONTROLOWANIE ZGODNOŚCI

- 4.1. Wszystkie porty lotnicze, operatorzy i pozostałe podmioty odpowiedzialne za ochronę lotnictwa podlegają regularnej kontroli, aby zapewnić sprawne wykrywanie i korygowanie uchybień.
- 4.2. Kontrole przeprowadza się zgodnie z krajowym programem kontroli jakości, uwzględniając poziom zagrożenia, rodzaj i charakter operacji, zasady stosowania, wyniki wewnętrznej kontroli jakości realizowanej przez porty lotnicze, operatorów i podmioty, a także inne czynniki i oceny mające wpływ na priorytety i częstotliwość kontroli.
- 4.3. Kontrola obejmuje stosowanie środków wewnętrznej kontroli jakości przez porty lotnicze, operatorów i podmioty oraz ich skuteczność.
- 4.4. Kontrola każdego portu lotniczego obejmuje odpowiedni zestaw czynności związanych z kontrolą zgodności oraz dostarcza ogólnego przeglądu stosowania środków ochrony w tej dziedzinie.
- 4.5. Zarządzanie, ustalanie priorytetów i organizacja programu kontroli jakości są realizowane niezależnie od operacyjnego wdrażania środków podejmowanych na podstawie krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.
- 4.6. Kontrola zgodności obejmuje audyty, inspekcje i testy dotyczące ochrony.

5. METODOLOGIA

- 5.1. Metodologia przeprowadzania kontroli zgodności odpowiada znormalizowanemu podejściu, które obejmuje przydzielanie zadań, planowanie, przygotowanie, czynności na miejscu, klasyfikację wyników, sporządzenie sprawozdania i proces naprawczy.
- 5.2. Kontrola zgodności opiera się na regularnym gromadzeniu informacji w drodze obserwacji, wywiadów, analizy dokumentacji oraz weryfikacji.

- 5.3. Kontrola zgodności obejmuje zarówno zapowiedziane, jak i niezapowiedziane czynności.

6. AUDYTY OCHRONY

- 6.1. Audyt ochrony obejmuje:

- a) wszystkie środki ochrony w porcie lotniczym; lub
- b) wszystkie środki ochrony stosowane przez dany port lotniczy, terminal portu lotniczego, operatora lub podmiot; lub
- c) określoną część krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

- 6.2. Ustanawia się metodykę przeprowadzania audytu ochrony uwzględniając następujące elementy:

- a) zapowiedź audytu ochrony oraz przekazanie, w stosownych przypadkach, kwestionariusza wstępnego;
- b) etap przygotowawczy obejmujący analizę wypełnionego kwestionariusza wstępnego oraz pozostałej stosownej dokumentacji;
- c) wstępne spotkanie informacyjne z przedstawicielami portu lotniczego/operatora/podmiotu przed rozpoczęciem kontroli na miejscu;
- d) kontrolę na miejscu;
- e) ustne sprawozdanie i raport;
- f) w przypadku stwierdzenia uchybień, proces naprawczy i odpowiednie monitorowanie tego procesu.

- 6.3. Aby możliwe było potwierdzenie stosowania środków ochrony, przeprowadzenie audytu ochrony opiera się na systematycznym gromadzeniu informacji z zastosowaniem jednej lub kilku z poniższych technik:

- a) analiza dokumentów;
- b) obserwacje;
- c) wywiady;
- d) weryfikacje.

- 6.4. Porty lotnicze o rocznym natężeniu ruchu przekraczającym 10 milionów pasażerów podlegają przynajmniej raz na cztery lata audytowi ochrony obejmującemu standardy ochrony lotnictwa. Analiza obejmuje reprezentatywną próbkę informacji.

7. INSPEKCJE

- 7.1. Zakres inspekcji obejmuje przynajmniej jeden zestaw bezpośrednio powiązanych środków ochrony wymienionych w załączniku I oraz odpowiednie przepisy wykonawcze, sprawdzane w ramach pojedynczej czynności lub w odpowiednich ramach czasowych nieprzekraczających zasadniczo okresu trzech miesięcy. Analiza obejmuje reprezentatywną próbkę informacji.
- 7.2. Zestaw bezpośrednio powiązanych środków ochrony to zestaw dwóch lub większej liczby wymogów wymienionych w załączniku I oraz odpowiednie przepisy wykonawcze, które tak ściśle na siebie wzajemnie oddziałują, że nie jest możliwe stwierdzenie, czy cel został osiągnięty, jeśli nie potraktuje się ich wspólnie. Zestawy te obejmują zestawy wymienione w dodatku I do niniejszego załącznika.
- 7.3. Inspekcje są niezapowiedziane. Jeśli właściwy organ uzna, że nie jest to możliwe, inspekcje mogą być zapowiedziane. Ustanawia się metodykę przeprowadzania inspekcji uwzględniającą następujące elementy:
- a) etap przygotowawczy;
 - b) kontrolę na miejscu;
 - c) ustne sprawozdanie, w zależności od częstotliwości i wyników czynności kontrolnych;
 - d) raport/rejestr;
 - e) proces naprawczy i jego monitorowanie.
- 7.4. Aby możliwe było potwierdzenie skuteczności środków ochrony, przeprowadzenie inspekcji opiera się na systematycznym gromadzeniu informacji z zastosowaniem jednej lub kilku z poniższych technik:
- a) analiza dokumentów;
 - b) obserwacje;
 - c) wywiady;
 - d) weryfikacje.
- 7.5. W portach lotniczych o rocznym natężeniu ruchu przekraczającym 2 miliony pasażerów minimalna częstotliwość inspekcji wszystkich zestawów bezpośrednio powiązanych środków ochrony, określonych w rozdziałach 1–6 załącznika I, wynosi przynajmniej jeden raz na 12 miesięcy, chyba że w okresie tym przeprowadzono w porcie lotniczym audyt. Częstotliwość inspekcji wszystkich środków ochrony wymienionych w rozdziałach 7–12 załącznika I określa właściwy organ na podstawie oceny ryzyka.
- 7.6. Jeśli państwo członkowskie nie posiada portu lotniczego o rocznym natężeniu ruchu przekraczającym 2 miliony pasażerów, wymogi pkt 7.5 stosuje się do portu lotniczego na jego terytorium o największej liczbie obsługiwanych rocznie pasażerów.

- 7.7. Częstotliwość inspekcji portów lotniczych o rocznym natężeniu ruchu nieprzekraczającym 2 mln pasażerów, operatorów i podmiotów jest ustalana przez właściwy organ z uwzględnieniem elementów, o których mowa w pkt 4.2. Częstotliwości odnoszą się do kontroli wszystkich odpowiednich zestawów bezpośrednio powiązanych środków ochrony określonych w rozdziałach 1–12 załącznika I.

8. TESTY

- 8.1. Testy przeprowadza się, co najmniej we wszystkich portach lotniczych objętych pkt 7.5 i 7.6, aby sprawdzić skuteczność stosowania środków ochrony wymienionych poniżej:

- a) kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
- b) kontrola bezpieczeństwa osób innych niż pasażerowie oraz przenoszonych przez nie przedmiotów;
- c) zabezpieczenia statków powietrznych;
- d) kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego;
- e) zabezpieczenia bagażu rejestrowanego;
- f) kontroli ładunków i poczty;
- g) zabezpieczenia ładunków i poczty.

W przypadku badań, które mają być przeprowadzone w portach lotniczych nieobjętych pkt 7.5 i 7.6, priorytety ujmuje się w rocznym planowaniu działań w zakresie monitorowania zgodności.

- 8.2. Właściwy organ może, na podstawie oceny ryzyka, przeprowadzić testy w celu sprawdzenia skuteczności stosowania następujących dodatkowych środków ochrony:

- a) sprawdzania pojazdów;
- b) przeszukania statku powietrznego;
- c) kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego;
- d) kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego;
- e) ochrony zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego;
- f) ochrony obiektów i granic portu lotniczego.

- 8.3. Sporządza się protokół z testów wskazujący metodologię i uwzględniający wymogi prawne, operacyjne i bezpieczeństwa. Metodologia obejmuje następujące elementy:

- a) etap przygotowawczy;

- b) kontrolę na miejscu;
 - c) ustne sprawozdanie, w zależności od częstotliwości i wyników czynności kontrolnych;
 - d) raport/rejestr;
 - e) proces naprawczy i jego monitorowanie.
- 8.4. Częstotliwość testów jest ustalana przez właściwy organ z uwzględnieniem elementów, o których mowa w pkt 4.2.
- 8.5. Testy mogą być zastąpione lub uzupełnione testami jawnymi w przypadkach, gdy uzyskanie reprezentatywnej próbki z testów nie jest możliwe, na przykład ze względu na ograniczone stosowanie niektórych środków ochrony lub gdy warunki lokalne mogłyby osłabić skuteczność testów.

9. PRZEGLĄDY

- 9.1. Przeglądy przeprowadza się, gdy tylko właściwy organ uzna za niezbędne dokonanie ponownej oceny operacji w celu określenia i likwidacji wszelkich podatności. W razie stwierdzenia jakiegokolwiek podatności, właściwy organ wymaga wdrożenia środków zabezpieczających odpowiednio do zagrożenia.

10. SPRAWOZDAWCZOŚĆ W ZAKRESIE KONTROLI ZGODNOŚCI

- 10.1. Kontrolę zgodności zgłasza się lub rejestruje w znormalizowanym formacie, który pozwala na bieżącą analizę istniejących tendencji.
- 10.2. Znormalizowany format uwzględnia następujące elementy:
- a) rodzaj kontroli;
 - b) port lotniczy, operatora lub podmiot podlegające kontroli;
 - c) datę i godzinę przeprowadzenia kontroli;
 - d) nazwiska audytorów przeprowadzających kontrolę;
 - e) zakres kontroli;
 - f) ustalenia i odpowiednie postanowienia krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego;
 - g) klasyfikację zgodności;
 - h) zalecenia w sprawie działań korygujących, w stosownych przypadkach;
 - i) termin zakończenia działań korygujących, w stosownych przypadkach.

- 10.3. W razie stwierdzenia uchybień, właściwy organ przekazuje stosowne ustalenia portom lotniczym, operatorom lub podmiotom podlegającym kontroli.

11. WSPÓLNA KLASYFIKACJA ZGODNOŚCI

- 11.1. Kontrola zgodności służy ocenie wdrażania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego za pomocą zharmonizowanego systemu klasyfikacji zgodności określonego w dodatku II.

12. KORYGOWANIE UCHYBIEŃ

- 12.1. Korygowanie stwierdzonych uchybień następuje bezzwłocznie. Jeśli nie jest możliwe bezzwłoczne skorygowanie uchybień, wdrażane są środki wyrównawcze. W przypadku gdy ogólna kontrola stosowania środka ochrony prowadzi do osiągnięcia poziomu zgodności „Spełnia, ale pożądane jest usprawnienie” z powodu pojedynczych lub odosobnionych uchybień, niedociągnięcia te należy również skorygować.
- 12.2. Właściwy organ żąda od portów lotniczych, operatorów lub podmiotów, podlegających kontroli zgodności, przedstawienia do zatwierdzenia planu działań służących usunięciu wszelkich uchybień wymienionych w sprawozdaniach wraz z terminem realizacji działań korygujących, a także potwierdzenia z chwilą zakończenia procesu naprawczego.

13. DZIAŁANIA NASTĘPCZE MAJĄCE NA CELU WERYFIKACJĘ ZAKOŃCZENIA PROCESU NAPRAWCZEGO

- 13.1. Po otrzymaniu potwierdzenia portu lotniczego, operatora lub podmiotu podlegającego kontroli, że działania korygujące zostały podjęte, właściwy organ sprawdza realizację tych działań.
- 13.2. Działania następce posługują się najbardziej odpowiednią metodą kontrolną.

14. DOSTĘPNOŚĆ AUDYTORÓW

- 14.1. Każde państwo członkowskie zapewnia dostępność odpowiedniej liczby audytorów, podlegających bezpośrednio właściwemu organowi lub pozostających pod jego nadzorem, do przeprowadzenia wszystkich czynności związanych z kontrolą zgodności.

15. KRYTERIA KWALIFIKACYJNE DLA AUDYTORÓW

- 15.1. Każde państwo członkowskie gwarantuje, że audytorzy wykonujący zadania w imieniu właściwego organu:

- a) są wolni od wszelkich zobowiązań pieniężnych lub wynikających z zawartych umów wobec portu lotniczego, operatora lub podmiotu, który ma być skontrolowany; oraz
- b) posiadają odpowiednie kompetencje obejmujące odpowiednie doświadczenie teoretyczne i praktyczne we właściwej dziedzinie.

Audytorzy podlegają certyfikacji lub równoważnemu zatwierdzeniu przez właściwy organ.

15.2. Audytorzy posiadają następujące kompetencje:

- a) znajomość aktualnie stosowanych środków ochrony oraz sposobu ich stosowania w odniesieniu do operacji podlegających kontroli, w tym:
 - znajomość zasad ochrony,
 - znajomość zadań związanych z nadzorem,
 - znajomość czynników mających wpływ na ludzkie zachowanie;
- b) praktyczną znajomość technologii i technik w zakresie ochrony;
- c) znajomość zasad, procedur i technik kontrolowania zgodności;
- d) praktyczną znajomość operacji podlegających kontroli.
- e) znajomość roli i uprawnień audytora.

15.3. Audytorzy przechodzą okresowe szkolenia z odpowiednią częstotliwością, aby zapewnić im zachowanie posiadanych kompetencji oraz zdobycie nowych kompetencji z uwzględnieniem rozwoju sektora ochrony lotnictwa.

16. UPRAWNIENIA AUDYTORÓW

16.1. Audytorzy przeprowadzający kontrolę zgodności posiadają odpowiednie uprawnienia, aby uzyskać informacje konieczne do wykonania swoich zadań.

16.2. Audytorzy posiadają identyfikator uprawniający ich do przeprowadzenia kontroli zgodności w imieniu właściwego organu oraz umożliwiający im dostęp do wszystkich wymaganych stref.

16.3. Audytorzy mają prawo:

- a) do natychmiastowego dostępu do wszystkich stosownych stref, w tym statków powietrznych i budynków, w związku z kontrolą zgodności; oraz
- b) żądać prawidłowego stosowania lub powtórzenia środków ochrony.

- 16.4. W związku z posiadanymi przez audytorów uprawnieniami właściwy organ postępuje zgodnie z pkt 2.3 w następujących przypadkach:
- a) zamierzone utrudnianie lub uniemożliwianie audytorowi pracy;
 - b) nieudostępnienie lub odmowa udostępnienia informacji na żądanie audytora;
 - c) przekazanie audytorowi fałszywych lub mylnych informacji w celu dokonania oszustwa; oraz
 - d) podawanie się za audytora w celu dokonania oszustwa.

17. NAJLEPSZE PRAKTYKI

- 17.1. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o najlepszych praktykach w zakresie programów kontroli jakości, metodologii audytu i audytorów. Komisja przekazuje te informacje wszystkim państwom członkowskim.

18. PRZEDKŁADANIE KOMISJI SPRAWOZDAŃ Z KONTROLI ZGODNOŚCI

- 18.1. Państwa członkowskie składają Komisji coroczne sprawozdanie o środkach podjętych w celu wypełnienia swoich zobowiązań wynikających z niniejszego rozporządzenia, jak również o sytuacji w zakresie ochrony lotnictwa w portach lotniczych znajdujących się na ich terytorium. Okresem referencyjnym sprawozdania jest 1 stycznia–31 grudnia. Termin złożenia sprawozdania upływa po trzech miesiącach od końca okresu referencyjnego.
- 18.2. Zawartość sprawozdania jest zgodna z dodatkiem III, a jego format odpowiada wzorowi udostępnionemu przez Komisję.
- 18.3. Komisja udostępnia najważniejsze wnioski wynikające z tych sprawozdań państwom członkowskim.

19. ZGŁASZANIE ZDARZEŃ, INCYDENTÓW ZWIĄZANYCH Z OCHRONĄ LOTNICTWA, AKTÓW BEZPRAWNEJ INGERENCJI I DZIAŁAŃ PRZYGOTOWAWCZYCH DO TAKICH AKTÓW

- 19.1. W przypadku gdy właściwy organ zidentyfikuje lub otrzyma informacje o akcie bezprawnej ingerencji lub incydencie związanym z ochroną lotnictwa, który ma lub może mieć poważny wpływ na poziom ochrony lotnictwa w Unii lub na międzynarodowy system ochrony lotnictwa, informuje o tym jak najszybciej Komisję. Z zastrzeżeniem krajowych przepisów dotyczących ochrony informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego powiadomienie zawiera wszelkie istotne i dostępne fakty przydatne do oceny, czy konieczne jest podjęcie natychmiastowych działań w celu utrzymania lub przywrócenia poziomu ochrony lotnictwa w Unii oraz zapewnienia niezbędnej współpracy i koordynacji na szczeblu międzynarodowym. Po otrzymaniu takich informacji Komisja informuje pozostałe państwa członkowskie.

- 19.2. Do celów wdrożenia wymogów określonych w pkt 3.2 lit. j) i k) oraz poniższych przepisów od dnia 1 stycznia 2028 r. każde państwo członkowskie ustanawia procedurę zgłaszania, klasyfikacji, przetwarzania, przechowywania, ochrony, analizy i agregacji informacji na temat incydentów związanych z ochroną lotnictwa, aktów bezprawnej ingerencji i działań przygotowawczych do takich aktów. W procedurze tej przewidziano systemy obowiązkowego oraz dobrowolnego, poufnego zgłaszania i zawiera ona szczegółowe wymogi dotyczące zapewnienia skutecznego i wydajnego zgłaszania i działań następczych, w tym wykonywania i koordynacji kolejnych zadań, a także wszelkich środków lub decyzji podejmowanych przez odpowiednie organy.
- 19.3. Od dnia 1 stycznia 2028 r. operatorzy i podmioty odpowiedzialne za wdrażanie krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego zgłaszają odpowiednim organom informacje na temat incydentów związanych z ochroną lotnictwa. Incydenty związane z ochroną są klasyfikowane przez urzędnika lub kierownika ds. ochrony jako zgłoszone zdarzenia związane z ochroną na podstawie analizy zdarzenia i ustalenia, że konieczne jest podjęcie dodatkowych działań. Incydent związany z ochroną może również skutkować aktem bezprawnej ingerencji podlegającym zgłoszeniu do ICAO zgodnie z załącznikiem 17 do konwencji chicagowskiej i zostać sklasyfikowany jako taki przez właściwy organ. Do obowiązkowego zgłaszania mają zastosowanie następujące terminy zgłaszania, począwszy od momentu zgłoszenia zdarzenia bazowego za pośrednictwem systemu zgłaszania wewnętrznego, o którym mowa w pkt 19.4:
- a) jak najszybciej, ale nie później niż w ciągu 24 godzin, w przypadku gdy incydent ma poważny i natychmiastowy wpływ na poziom ochrony lotnictwa;
 - b) w ciągu 72 godzin, jeżeli incydent ma poważny wpływ na poziom ochrony lotnictwa;
 - c) co miesiąc, w przypadku wszystkich innych incydentów.
- 19.4. Od dnia 1 stycznia 2028 r. operatorzy i podmioty odpowiedzialne za realizację krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego wprowadzają wewnętrzny system zgłaszania zdarzeń związanych z ochroną lotnictwa w praktyczny i terminowy sposób. Cały personel operatorów i podmiotów odpowiedzialnych za realizację krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego zgłasza informacje o zdarzeniach związanych z ochroną lotnictwa za pośrednictwem takiego wewnętrznego systemu zgłaszania zdarzeń.
- 19.5. Od dnia 1 stycznia 2028 r. odpowiednie organy i każdy operator lub podmiot odpowiedzialny za realizację krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego wyznaczają co najmniej jedną osobę lub departament odpowiedzialne za zgłaszanie, w tym za kontrolę jakości danych, w celu poprawy spójności danych. Wymogi dotyczące rekrutacji i szkolenia osób wyznaczonych do wykonywania takich zadań określa się w przepisach wykonawczych przyjętych przez Komisję zgodnie z art. 4 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.
- 19.6. Od dnia 1 stycznia 2028 r. obowiązkowe zgłaszanie odpowiednim organom odbywa się przy użyciu wzoru określonego w dodatku IV i odnosi się do wspólnej klasyfikacji określonej w dodatku V. Dobrowolne zgłaszanie może również odbywać się przy

użyciu wzoru określonego w dodatku IV i odnosić się do wspólnej klasyfikacji określonej w dodatku V.

- 19.7. Od dnia 1 stycznia 2028 r. odpowiednie organy przechowują zgłoszenia w krajowej bazie danych. Poufność szczególnie chronionych informacji dotyczących ochrony lotnictwa zawartych w zgłoszeniach, jak również wszelkich ich analiz, zapewnia się zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami unijnymi i krajowymi. W tym celu każde państwo członkowskie ustanawia szczegółowe wymagania dotyczące dostępu do takich informacji, jak również ich ochrony fizycznej i informatycznej.
- 19.8. Od dnia 1 stycznia 2028 r. każde państwo członkowskie ustanawia szczegółowe wymagania dotyczące przetwarzania i przechowywania zgłoszeń, aby zapobiec wykorzystywaniu zawartych w nich informacji do celów innych niż ochrona lotnictwa, oraz odpowiednio zabezpiecza poufność tożsamości zgłaszającego i osób wymienionych w zgłoszeniu, z zastrzeżeniem wymogów dotyczących postępowania karnego, dyscyplinarnego lub administracyjnego na mocy prawa krajowego.
- 19.9. Od dnia 1 stycznia 2028 r. odpowiednie organy ustanawiają i wdrażają procedury wymiany – na zasadzie ograniczonego dostępu – istotnych informacji zawartych w zgłoszeniach oraz działań następczych, aby pomóc innym organom i agencjom krajowym, operatorom portów lotniczych, przewoźnikom lotniczym i innym zainteresowanym podmiotom, w przypadku gdy może to przyczynić się do utrzymania i poprawy ochrony lotnictwa.
- 19.10. Od dnia 1 stycznia 2028 r., niezależnie od pkt 19.8, w przypadku gdy informacje mają znaczenie dla bezpieczeństwa lotniczego, odpowiednie organy mogą udostępniać je krajowym organom ds. bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, z zastrzeżeniem mających zastosowanie wymogów dotyczących poufności, ochrony i utajnienia, stosownie do przypadku.
- 19.11. Od dnia 1 stycznia 2028 r., z zastrzeżeniem wymogów dotyczących poufności i ochrony wynikających z przepisów unijnych i krajowych, stosownie do przypadku, odpowiednie organy dzielą się odpowiednimi informacjami zawartymi w zgłoszeniach z Komisją i innymi państwami członkowskimi, jeżeli może to przyczynić się do utrzymania i poprawy ochrony lotnictwa, w tym w odpowiedzi na konkretne zapytania Komisji lub innych państw członkowskich.
- 19.12. Od dnia 1 stycznia 2028 r., z zastrzeżeniem wymogów dotyczących poufności i ochrony wynikających z przepisów unijnych i krajowych, stosownie do przypadku, Komisja i państwa członkowskie mogą dzielić się odpowiednimi informacjami zawartymi w zgłoszeniach z organizacjami międzynarodowymi i odpowiednimi organami państw trzecich, jeżeli jest to wymagane na mocy umów międzynarodowych lub jeżeli może to przyczynić się do utrzymania i poprawy ochrony lotnictwa.
- 19.13. Od dnia 1 stycznia 2028 r., bez uszczerbku dla pkt 19.1 i 19.11, państwa członkowskie co roku przedkładają Komisji sprawozdanie zawierające statystyki dotyczące otrzymanych zgłoszeń, zagregowane zgodnie ze wspólną klasyfikacją określoną w dodatku V, oraz ich analizę. Okresem odniesienia sprawozdania jest 1 stycznia–31

grudnia, a termin przedłożenia sprawozdania upływa sześć miesięcy po zakończeniu okresu odniesienia.

- 19.14. Od dnia 1 stycznia 2028 r. Komisja udostępnia główne wnioski wyciągnięte ze sprawozdań przedłożonych zgodnie z pkt 19.13 Komitetowi Regulacyjnemu ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego i grupie doradczej zainteresowanych stron ds. ochrony lotnictwa.
- 19.15. Od dnia 1 stycznia 2028 r., aby zapewnić zharmonizowane podejście na poziomie Unii, Komisja może udostępnić odpowiedni instrument informatyczny wspierający wdrażanie wymogów określonych w niniejszym rozdziale, w koordynacji z państwami członkowskimi.

Dodatek I

Elementy, które należy uwzględnić w zestawie bezpośrednio powiązanych środków ochrony

Zestawy bezpośrednio powiązanych środków ochrony, o których mowa w pkt 7.1 niniejszego załącznika, obejmują następujące elementy załącznika I i odpowiednie przepisy w aktach wykonawczych przyjętych przez Komisję zgodnie z art. 4 ust. 3 niniejszego rozporządzenia:

Odnosnie do punktu 1 – Ochrona portu lotniczego:

- a) wszystkie przepisy pkt 1.1; lub
- b) wszystkie przepisy pkt 1.2. (z wyjątkiem przepisów dotyczących kart identyfikacyjnych i przepustek dla pojazdów); lub
- c) wszystkie przepisy pkt 1.2 dotyczące kart identyfikacyjnych; lub
- d) wszystkie przepisy pkt 1.2 dotyczące przepustek dla pojazdów; lub
- e) wszystkie przepisy pkt 1.3 i odpowiednie elementy pkt 12; lub
- f) wszystkie przepisy pkt 1.4; lub
- g) wszystkie przepisy pkt 1.5; lub
- h) wszystkie przepisy pkt 1.7 i odpowiednie elementy pkt 11.

Odnosnie do pkt 2 – Strefy wydzielone w portach lotniczych:

wszystkie przepisy tego punktu.

Odnosnie do punktu 3 – Ochrona statków powietrznych:

- a) wszystkie przepisy pkt 3.1; lub

- b) wszystkie przepisy pkt 3.2.

Odnosnie do punktu 4 – Pasażerowie i bagaż kabinowy:

- a) wszystkie przepisy pkt 4.1 i odpowiednie elementy pkt 12; lub
- b) wszystkie przepisy pkt 4.2; lub
- c) wszystkie przepisy pkt 4.3.

Odnosnie do punktu 5 – Bagaż rejestrowany:

- a) wszystkie przepisy pkt 5.1 i odpowiednie elementy pkt 12; lub
- b) wszystkie przepisy pkt 5.2; lub
- c) wszystkie przepisy pkt 5.3.

Odnosnie do punktu 6 – Ładunek i poczta:

- a) wszystkie przepisy dotyczące środków kontroli w zakresie ochrony, kontroli bezpieczeństwa i transportu stosowanych przez zarejestrowanego agenta oraz odpowiednie elementy pkt 12; lub
- b) wszystkie przepisy dotyczące środków kontroli w zakresie ochrony i transportu stosowanych przez znanych nadawców; lub
- c) wszystkie przepisy dotyczące środków kontroli w zakresie ochrony i transportu stosowanych przez zatwierdzonych przewoźników drogowych; lub
- d) wszystkie przepisy dotyczące ochrony ładunków i poczty w portach lotniczych.

Odnosnie do punktu 7 – Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego:

wszystkie przepisy tego punktu.

Odnosnie do punktu 8 – Zaopatrzenie pokładowe:

wszystkie przepisy tego punktu i odpowiednie elementy pkt 12.

Odnosnie do punktu 9 – Zaopatrzenie portu lotniczego:

wszystkie przepisy tego punktu i odpowiednie elementy pkt 12.

Odnosnie do punktu 10 – Środki ochrony podczas lotu:

wszystkie przepisy tego punktu.

Odnosnie do punktu 11 – Rekrutacja i szkolenie personelu

- a) wszystkie przepisy dotyczące rekrutacji personelu przez port lotniczy, operatora, przewoźnika lotniczego lub podmiot; lub

- b) wszystkie przepisy dotyczące szkolenia personelu zatrudnionego przez port lotniczy, operatora, przewoźnika lotniczego lub podmiot.

Dodatek II

Zharmonizowany system klasyfikacji zgodności

Do oceny wdrażania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego stosuje się następującą klasyfikację zgodności.

	Audyt ochrony	Inspekcja	Test
Pełna zgodność	√	√	√
Spełnia, ale pożądane jest usprawnienie	√	√	√
Brak zgodności	√	√	√
Nie spełnia, poważne uchybienia	√	√	√
Nie dotyczy	√	√	
Nie potwierdzone	√	√	√

Dodatek III

ZAWARTOŚĆ SPRAWOZDANIA DLA KOMISJI

1. *Struktura organizacyjna, obowiązki i zasoby*

- Struktura organizacji zajmującej się kontrolą jakości, obowiązki i zasoby, w tym zmiany planowane na przyszłość (zob. pkt 3.2 a)).
- Liczba audytorów - obecna i planowana (zob. pkt 14).
- Szkolenia odbyte przez audytorów (zob. pkt 15.2).

2. *Operacyjne czynności kontrolne*

Wszystkie czynności kontrolne, z wyszczególnieniem:

- typu (audyt ochrony, inspekcja początkowa, inspekcja następcza, test, inne);
- portów lotniczych, operatorów i podmiotów podlegających kontroli;

- c) zakresu;
- d) częstotliwości; oraz
- e) całkowitej liczby roboczodni w tym obszarze.

3. *Działania korygujące uchybienia*

- a) Stan realizacji działań korygujących uchybienia.
- b) Główne działania, realizowane lub zaplanowane (np. utworzone nowe stanowiska pracy, zakupiony sprzęt, prace budowlane) oraz postępy w realizacji działań korygujących.
- c) Stosowane środki egzekucyjne (zob. pkt 3.2 f)).

4. *Dane ogólne i tendencje*

- a) Całkowity krajowy ruch pasażerski i towarowy oraz liczba operacji lotniczych.
- b) Wykaz portów lotniczych według kategorii.
- c) Liczba przewoźników lotniczych operujących z danego terytorium według kategorii (krajowych, unijnych, z krajów trzecich).
- d) Liczba zarejestrowanych agentów.
- e) Liczba znanych nadawców.
- f) Liczba zatwierdzonych przewoźników drogowych.
- g) Liczba zarejestrowanych dostawców (w przypadku zaopatrzenia portu lotniczego i zaopatrzenia pokładowego).
- h) Przybliżona liczba pozostałych podmiotów odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa (przedsiębiorstwa obsługi naziemnej, przedsiębiorstwa ochroniarskie, znani dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego i zaopatrzenia pokładowego).

5. *Sytuacja w zakresie ochrony lotnictwa w portach lotniczych*

Kontekst ogólny sytuacji w zakresie ochrony lotnictwa w portach lotniczych państwa członkowskiego.

Dodatek IV

Wzór zgłoszenia informacji o zdarzeniach i incydentach związanych z ochroną¹

Dokładna data i godzina zdarzenia lub okres², w którym wystąpiło zdarzenie: .../.../...

Data zgłoszenia³: .../.../...

Miejsce zdarzenia⁴:

Nazwa przedsiębiorstwa lub osoby dokonującej zgłoszenia (w miarę możliwości⁵):

Opis zdarzenia:

Podjęte natychmiastowe działania i przez kogo⁶:

Dziedzina ochrony lotnictwa, której dotyczy zdarzenie:

bezpieczeństwo strefy ogólnodostępnej; pasażerowie i bagaż kabinowy; personel i załoga; Kontrola dostępu; bagaż rejestrowany; zaopatrzenie pokładowe; zaopatrzenie portu lotniczego; ochrona statku powietrznego na ziemi; środki ochrony statku powietrznego podczas lotu; ładunek i poczta; kontrola ruchu lotniczego; informacje i technologie cyfrowe; systemy bezzałogowych statków powietrznych (SBSP)/bezzałogowy statek powietrzny (UAV)/zdalnie kierowane bezzałogowe systemy powietrzne (BSP); broń dystansowa (MANPADS itp.); lasery; informacje dotyczące ochrony lotnictwa; lotnictwo ogólne/aerokluby

Wpływ lub potencjalny wpływ na ochronę⁷:

Wszelkie inne uwagi/wnioski/informacje⁸:

Dane kontaktowe (adres e-mail, numer telefonu):

Dodatek V

¹ Do celów wzoru „zdarzenie” będzie obejmować zdarzenia i incydenty związane z ochroną lotnictwa.

² W przypadku gdy nie można ustalić dokładnej daty i godziny.

³ Jeżeli jest inna niż data zdarzenia

⁴ Nazwa i ewentualnie kod IATA/ICAO portu lotniczego, a także obszar, na którym zaobserwowano zdarzenie.

⁵ Można pominąć imię i nazwisko osoby fizycznej dokonującej zgłoszenia.

⁶ Takie jak powiadomienie o sytuacji lokalnych organów ścigania lub władz portu lotniczego.

⁷ Określenie z perspektywy zgłaszającego, w jaki sposób zdarzenie wpływa na poziom ochrony lotnictwa.

⁸ W tej sekcji można zamieścić dodatkowe pożądane informacje od zgłaszającego, na przykład w odniesieniu do wstępnej oceny ryzyka; działań mających na celu ograniczenie wpływu na ochronę lotnictwa; działań naprawczych (w stosownych przypadkach); oraz statusu dokumentacji w przedsiębiorstwie (w stosownych przypadkach).

Wspólna klasyfikacja zdarzeń i incydentów związanych z ochroną⁹

Klasa ¹⁰	Kategoria ¹¹
Bezpieczeństwo strefy ogólnodostępnej	Odkrycie lub wykorzystanie improwizowanego urządzenia wybuchowego (IED) lub improwizowanego urządzenia zapalającego (IID) umieszczonego w pojeździe
	Odkrycie lub wykorzystanie IED/IID dostarczonego przez osobę
	Atak zbrojny
	Przedmioty pozostawione bez opieki/podejrzane (dotyczy również strefy operacyjnej lotniska)
	Atak chemiczny, biologiczny i radiologiczny (CBR)
	Uszkodzenie infrastruktury krytycznej/punktów najbardziej zagrożonych
	Podejrzane zachowanie
	Nieplanowane zakłócenia, w tym zagrożenie bombowe lub fałszywy alarm
Pasażerowie i bagaż kabinowy	Odkrycie lub wykorzystanie przedmiotu zabronionego/IED/IID
	Uchybienie w procesie kontroli bezpieczeństwa w punkcie kontroli bezpieczeństwa

⁹ Dodatek V może również służyć jako narzędzie kategoryzacji danych dotyczących ochrony i wspierania opracowywania definicji istotnych zdarzeń.

¹⁰ Klasa: opisuje zagadnienie, którego dotyczy incydent związany z ochroną, takie jak „kontrola dostępu”, „bagaż rejestrowany” lub „ładunek/pocztą”. Wybrane identyfikatory są już powszechnie stosowane w załączniku 17 ICAO oraz w podręczniku ochrony lotnictwa (dok. 8973) i oczekuje się, że będą one łatwe w korzystaniu dla podmiotów oraz przydatne dla organów przy dokonywaniu ocen.

¹¹ Kategoria: oznacza bardziej szczegółowy opis danego incydentu związanego z ochroną. Kategorie różnią się w zależności od klasy, ponieważ możliwe incydenty związane z ochroną różnią się w zależności od tego, do której procedury ochrony lotnictwa się odnoszą. Na przykład klasa „ochrona statku powietrznego na ziemi” obejmuje kategorię „uchybienie w przeszukaniu/sprawdzeniu statku powietrznego”, podczas gdy klasa „bagaż rejestrowany” obejmuje kategorię „uchybienie w ochronie bagażu rejestrowanego poddanego kontroli bezpieczeństwa”. Istnieje również kategoria „inne” odnosząca się do tych incydentów, które mogą być zbyt rzadkie, aby uzasadnić stworzenie oddzielnej kategorii, lub które można uznać za nowe zagrożenie lub podatność. Opcję tę powinno się jednak stosować tylko wtedy, gdy żadna z pozostałych kategorii nie wydaje się odpowiednia.

	Mieszanie pasażerów poddanych kontroli bezpieczeństwa i niepoddanych kontroli bezpieczeństwa
	Podjęte zachowanie
Personel i załoga	Uchybienie w procesie kontroli bezpieczeństwa w punkcie kontroli bezpieczeństwa
	Odkrycie lub wykorzystanie przedmiotu zabronionego/IED/IID
	Sabotaż
	Ominięcie kontroli bezpieczeństwa przez osoby z personelu
	Celowa próba obejścia systemu weryfikacji/sprawdzenia przeszłości
Kontrola dostępu	Naruszenie lub usiłowanie naruszenia granic obiektu
	Nieuprawniony dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska lub innej strefy kontrolowanej (osoby nienależące do personelu)
	Dostęp nieuprawniony/bez eskorty w obrębie strefy zastrzeżonej lotniska (personel)
	Podjęte zachowanie personelu
	Uchybienie w systemie kontroli dostępu
	Uchybienie w systemie wydawania identyfikatorów
	Uchybienie w systemie kontroli dostępu pojazdów, w tym stosowaniu środków kontroli w zakresie ochrony i/lub kontroli bezpieczeństwa osób znajdujących się w pojeździe i sprawdzania pojazdów
Bagaż rejestrowany	Odkrycie lub wykorzystanie przedmiotu zabronionego/IED/IID
	Uchybienie w ochronie bagażu rejestrowanego poddanego kontroli bezpieczeństwa

	Dowód ingerencji w bagaż rejestrowany poddany kontroli bezpieczeństwa
	Uchybienie w systemie lub procesie kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego (w tym łączenia bagażu rejestrowanego z pasażerem)
	Uchybienie w procedurze transportu wysyłanej broni
Zaopatrzenie pokładowe	Nieuprawniony dostęp do obiektu związanego z zaopatrzeniem pokładowym
	Uchybienie w ochronie zabezpieczonego zaopatrzenia
	Dowód ingerencji w zabezpieczone zaopatrzenie pokładowe
	Uchybienie w stosowaniu środków kontroli w zakresie ochrony
	Odkrycie lub wykorzystanie przedmiotu zabronionego/IED/IID
Zaopatrzenie portu lotniczego	Nieuprawniony dostęp do obiektu
	Uchybienie w ochronie zabezpieczonego zaopatrzenia
	Dowód ingerencji w zabezpieczone zaopatrzenie portu lotniczego
	Uchybienie w stosowaniu środków kontroli w zakresie ochrony
	Odkrycie lub wykorzystanie przedmiotu zabronionego/IED/IID
Ochrona statku powietrznego na ziemi	Nieuprawniony pasażer na pokładzie statku powietrznego
	Nieuprawniony personel na pokładzie statku powietrznego
	Uchybienie w przeszukaniu/sprawdzeniu statku powietrznego

	Uchybienie w zakresie środków ochrony statku powietrznego, w tym w miejscu postoju statku powietrznego na noc
	Odkrycie lub wykorzystanie przedmiotu zabronionego/IED/IID w kabinie lub ładowni statku powietrznego
Środki ochrony statku powietrznego podczas lotu	Pasażer uciążliwy (dotyczy jedynie przypadków poziomu 3 i 4 (zob. wydany przez ICAO podręcznik ochrony lotnictwa), które należy zgłaszać)
	Uchybienie w procesie otwierania/ochronie drzwi kabiny pilota
	Odkrycie lub wykorzystanie przedmiotu zabronionego/IED/IID
	Atak CBR
	Bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym w locie
	Zagrożenie bombowe podczas lotu
Ładunek i poczta	Nieuprawniony dostęp do obiektu kontroli bezpieczeństwa ładunku
	Uchybienie w procedurze kontroli bezpieczeństwa
	Odkrycie lub wykorzystanie przedmiotu zabronionego/IED/IID
	Uchybienie w ochronie zabezpieczonego ładunku
	Dowód ingerencji w zabezpieczony ładunek
	Uchybienie w procedurze przyjmowania
	Podejrzana działalność
	Powiadomienie o odmowie załadunku w systemie PLACI
Kontrola ruchu lotniczego	Atak zbrojny na obiekt służby kontroli ruchu lotniczego (ATC)

	Zniszczenie lub uszkodzenie pomocy nawigacyjnych
	Nieuprawniony dostęp
Informacje i technologie cyfrowe	Atak na system(y) statków powietrznych
	Atak na system(y) zarządzania ruchem lotniczym (ATM)
	Atak na system(y) portu lotniczego
	Atak na inne krytyczne systemy i dane
Systemy bezzałogowych statków powietrznych (SBSP) /	Nieuprawnione wtargnięcie do kontrolowanej przestrzeni powietrznej
Bezzałogowy statek powietrzny (UAV) /	Zdarzenie wypadkowe/zderzenie ze statkiem powietrznym w locie
Zdalnie kierowany bezzałogowy system powietrzny (BSP)	Uderzenie statku powietrznego w locie/kolizja ze statkiem powietrznym w locie
	Obserwacja ze statku powietrznego/portu lotniczego
	Bezzałogowy statek powietrzny (UAV) spowodował zagrożenie dla statku powietrznego
	Bezzałogowy statek powietrzny (UAV) spowodował zagrożenie dla infrastruktury portu lotniczego
	Bezzałogowy statek powietrzny (UAV) spowodował zagrożenie dla pasażerów
Broń dystansowa (MANPADS itp.)	Atak na statek powietrzny lub obiekt portu lotniczego
	Zgłoszona obserwacja
Lasery	Atak na statek powietrzny lub obiekt portu lotniczego
	Zgłoszona obserwacja
	Podejrzana działalność

Informacje dotyczące ochrony lotnictwa	Uchybienie w zakresie ochrony informacji szczególnie chronionych dotyczących ochrony lotnictwa
	Utrata integralności i dostępności systemów informacyjnych
Lotnictwo ogólne/aerokluby	Nieuprawniony dostęp
	Odkrycie przedmiotu zabronionego/IED/IID

”
.