



Bruxelles, 23.7.2015.
COM(2015) 360 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

**GODIŠNJE IZVJEŠĆE ZA 2014. O PROVEDBI UREDBE (EZ) BR. 300/2008 O
ZAJEDNIČKIM PRAVILIMA U PODRUČJU ZAŠTITE CIVILNOG ZRAČNOG
PROMETA**

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

GODIŠNJE IZVJEŠĆE ZA 2014. O PROVEDBI UREDBE (EZ) BR. 300/2008 O ZAJEDNIČKIM PRAVILIMA U PODRUČJU ZAŠTITE CIVILNOG ZRAČNOG PROMETA

Ovim je izvješćem obuhvaćeno razdoblje od 1. siječnja do 31. prosinca 2014.

UVOD

Godinu 2014. obilježilo je stupanje na snagu prve faze zaštitnih provjera, koje se temelje na tehnologiji, tekućina, raspršivača i gelova (LAG-ovi) koje putnici nose u svojoj ručnoj prtljazi, kao i kraj prijelazne faze za uvođenje zahtjeva za teret i poštu koji dolaze u EU. O obje je teme bilo puno rasprava prije njihova stupanja na snagu. Te su teme bile i predmet intenzivne pripreme faze kojom je omogućena njihova glatka i pravovremena provedba.

Kako bi nastavila konsolidacijski proces pokrenut 2013., Komisija je u lipnju 2014. donijela zakonodavni paket namijenjen objašnjavanju, usklađivanju i pojednostavnjivanju postojećih mjera zaštite zračnog prometa. Države članice i dionici pozitivno su prihvatili promjene kojima se poboljšava pravna jasnoća kako bi se izbjegla različita pravna tumačenja i dodatno osiguralo da će se zajednički osnovni standardi u vezi sa zaštitom civilnog zračnog prometa uvoditi na najbolji način. U paketu se također nalazi usklađivanje carinskog programa za ovlaštene gospodarske subjekte i sustava zaštite zračnog prometa za regulirane agente i poznate pošiljatelje. Tim se usklađivanjem omogućava međusobno priznavanje određenih aktivnosti koje su obavila odgovarajuća nadležna tijela, što olakšava rad predmetnoj industriji i državnim tijelima uz istovremeno zadržavanje postojećih razina sigurnosti.

Na temelju rezultata Unijine procjene rizika u kojoj se usredotočilo na rizike povezane s putnicima mnogo se radilo tijekom cijele 2014. kako bi se dodatno povećala sposobnost za otkrivanje eksploziva. Iz tog su rada nastali zakonski propisi u kojima se utvrđuje upotreba opreme za otkrivanje tragova eksploziva (ETD) za zaštitni pregled putnika, prtljage i tereta. Upotreba ETD-a u postupcima zaštitnog pregleda postat će obvezna od rujna 2015. Istovremeno su obavljena još dva uzastopna niza procjena rizika u području prijevoza zračnog tereta.

Na međunarodnoj je razini Komisija djelotvorno sudjelovala u svim relevantnim događajima i forumima koje je organizirala Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo. Ondje je Komisija nastavila igrati važnu ulogu u koordiniranju stajališta i strategije EU-a u pogledu politike za zaštitu zračnog prometa na međunarodnoj razini. Komisija u potpunosti surađuje s ključnim partnerima iz trećih zemalja i regionalnim organizacijama pa je tijekom 2014. organizirala nekoliko bilateralnih i multilateralnih sastanaka te sudjelovala na njima. Poseban je naglasak stavljen na aktivnosti podizanja svijesti u području Afrike kako bi se olakšalo nesmetano uvođenje zahtjeva za teret i poštu koji dolaze u EU.

Još jedno područje u kojem su tijekom cijele godine države članice i Komisija blisko surađivale Unijin je inspeksijski nadzor kojim se prati način na koji države članice i relevantni operateri provode mjere zaštite zračnog prometa. Razina usklađenosti bila je stabilna 2014. i nije zahtijevala nikakvo obustavljanje sustava EU-a „sva sigurnost na jednom mjestu”.

PRVI DIO

INSPEKCIJSKI NADZORI

1. OPĆENITO

Komisija je, prema uvjetima Uredbe (EZ) br. 300/2008, obvezna provoditi inspekcijske nadzore uprava za zaštitu zračnog prometa država članica („nadležna tijela“) i zračnih luka EU-a. Švicarska je također obuhvaćena programom Unije, a nadzor se u Norveškoj i Islandu provodi na temelju paralelnih odredbi Nadzornog tijela EFTA-e (ESA). Za provedbu inspekcijskog nadzora Komisija raspolaže timom od devet inspektora za zaštitu zračnog prometa zaposlenih na puno radno vrijeme. Podršku provedbi tog inspekcijskog nadzora pruža stotinjak nacionalnih revizora koje su imenovala države članice, Island, Norveška i Švicarska i koji su se za sudjelovanje u inspekcijskim nadzorima Komisije kvalificirali osposobljavanjem koje im je osigurala Komisija. U Prilogu 1. priložena je tablica s pregledom svih aktivnosti praćenja usklađenosti koje su do danas provele Komisija i ESA.

2. INSPEKCIJSKI NADZORI NACIONALNIH NADLEŽNIH TIJELA

Komisija je 2014. dovršila treći ciklus inspekcijskih nadzora nadležnih tijela i započela četvrti ciklus. Ovim su izvješćem obuhvaćeni rezultati svih inspekcijskih nadzora obavljenih tijekom 2014. u oba ciklusa. Tijekom 2014. obavljeno je ukupno devet inspekcijskih nadzora nadležnih tijela. U većini su država članica ti inspekcijski nadzori pokazali znatna poboljšanja u odnosu na prethodne inspekcijske nadzore.

Najčešći nedostaci utvrđeni 2014. bili su slični nedostacima koji su utvrđeni u cijelom trećem ciklusu i pretežno su se odnosili na manja neslaganja u odnosu na potpunu usklađenost nacionalnih programa zaštite zračnog prometa i na ograničenja u provedbi nacionalnih programa kontrole kvalitete. Kad je riječ o potonjem, neke države članice nisu dostatno nadzirale poznate dobavljače zaliha za opskrbu zračne luke i za opskrbu tijekom leta, uglavnom zbog nedostatnih sredstava do čega je došlo zbog pritiska na javne proračune i zbog velikog broja uključenih subjekata. U nekim država članica u kojima je obavljen nadzor bilo je potrebno poboljšati redovit i prikladan nadzor stranih zračnih prijevoznika. Konačno, u ograničenom se broju država članica nije osiguralo potpuno poštovanje minimalne učestalosti inspekcijskog nadzora mjera zaštite u zračnim lukama.

Pozitivno je što je postupak otklanjanja nedostataka u slučaju utvrđivanja nedostataka bio prikladan u većini država članica u kojima je 2014. proveden inspekcijski nadzor i to što su mjere za osiguravanje provedbe na raspolaganju svim državama članicama.

3. POČETNI INSPEKCIJSKI NADZORI ZRAČNIH LUKA

Tijekom 2014. provedeno je dvadeset i pet početnih inspekcijskih nadzora zračnih luka, što je približno jednako broju iz 2013. Obuhvaćena su sva poglavlja (iako ne tijekom svakog inspekcijskog nadzora). Ukupni postotak temeljnih mjera za koje je u 2014. utvrđeno da su usklađene je 81 %, a to je ugrubo isti postotak kao i u prethodnim godinama.

Većina utvrđenih nedostataka nastala je, kao i ranije, iz problema povezanih s ljudskim faktorom. Ti su se nedostaci uglavnom pojavljivali u područjima zaštitnog pregleda i zaštite zrakoplova te u provedbi određenih zahtjeva u područja zaštite tereta. Navedeni problemi povezani s ljudskim faktorom trebali bi se riješiti povećanim osposobljavanjem i nadzorom.

S druge strane, 2014. su se, u odnosu na prethodne godine, pokazala poboljšanja u usklađenosti sa zahtjevima u vezi sa zaštitnim kontrolama zaliha za opskrbu tijekom leta i zaliha za opskrbu zračne

luke. Ta se poboljšanja mogu objasniti povećanom sviješću nakon kampanja za informiranje koje je provela Komisija i revizijom predmetnog zakonodavstva kojom su povećane jasnoća i dosljednost mjera.

4. NAKNADNI INSPEKCIJSKI NADZORI

U skladu s člankom 13. Uredbe Komisije (EU) br. 72/2010¹ Komisija rutinski provodi ograničeni broj naknadnih inspekcijskih nadzora. Ponovni se posjet zakazuje kad je tijekom početnog inspekcijskog nadzora utvrđeno nekoliko ozbiljnih nedostataka, ali i na temelju slučajnog uzorka kako bi se provjerila točnost nacionalnih aktivnosti praćenja sukladnosti i izvješćivanja. Četiri su takve aktivnosti obavljene tijekom 2014. i u njima je potvrđeno prikladno otklanjanje većine utvrđenih nedostataka. Međutim, u dva naknadna inspekcijska nadzora pokazalo se da je još uvijek potrebno praćenje postupka otklanjanja nedostataka za ograničen broj preostalih nedostataka, čime se ujedno potvrđuje važnost takvih naknadnih aktivnosti.

5. PROCJENE

Tijekom godine obavljena je procjena jedne zračne luke SAD-a u okviru radnog dogovora s Upravom za sigurnost prometa SAD-a, sklopljenog na temelju Sporazuma o zračnom prometu između EU-a i SAD-a².

Pored toga, Regulatorni odbor za zaštitu zračnog prometa razmotrio je izvješća o procjenama obavljenima na Guernseyju, Jerseyju i Otoku Manu. Na temelju toga zračne luke na tim područjima uključene su u sustav EU-a „sva sigurnost na jednom mjestu”³.

6. OTVORENI PREDMETI, PREDMETI IZ ČLANKA 15. I PRAVNI POSTUPAK

Predmeti inspekcijskog nadzora ostaju otvoreni sve dok Komisija ne bude zadovoljna provedbom odgovarajuće mjere otklanjanja nedostataka. Tijekom 2014. zatvoreno je 35 predmeta (26 predmeta zračnih luka i 9 nadležnih tijela). To znači da je za svaki novi inspekcijski nadzor proveden tijekom godine zatvoren po jedan postojeći predmet inspekcijskog nadzora i da 2014. nisu stvoreni zaostaci. Ukupno je na kraju godine ostalo otvoreno 9 predmeta inspekcijskog nadzora nadležnih tijela i 16 predmeta inspekcijskog nadzora zračnih luka.

Ako se nedostaci utvrđeni u provedbi mjera zaštite u zračnoj luci budu smatrali toliko ozbiljnima da znatno utječu na ukupnu razinu zaštite civilnog zračnog prometa u Uniji, Komisija će aktivirati članak 15. Uredbe Komisije (EU) br. 72/2010. To znači da se sva ostala nadležna tijela upozoravaju na situaciju te da je potrebno razmotriti kompenzacijske mjere u pogledu letova iz predmetne zračne luke. Tijekom 2014. nije se morao otvoriti nijedan predmet na temelju članka 15.

Bez obzira na to je li članak 15. primijenjen, druga je moguća mjera, posebno u slučaju dužeg neotklanjanja nedostataka ili njihova ponavljanja, ta da Komisija pokrene postupak zbog povrede. U 2014. pokrenut je jedan postupak zbog povrede nakon inspekcijskog nadzora državne uprave. Komisija smatra da predmetna država članica nije uspjela osigurati redovito praćenje usklađenosti u pogledu određenih mjera zaštite u više zračnih luka na svojem državnom području. Na početku 2015. predmet je još bio u tijeku. Uz to, jedan postupak zbog povrede pokrenut 2013. zbog

¹ Uredba Komisije (EU) br. 72/2010 od 26. siječnja 2010. o utvrđivanju postupaka za provođenje inspekcija Komisije u području zaštite civilnog zračnog prometa, SL L 23, 27.1.2010., str. 1.

² SL L 134, 25.5.2007., str. 1.

³ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 687/2014 od 20. lipnja 2014. o izmjeni Uredbe (EU) br. 185/2010 u pogledu pojašnjenja, usklađivanja i pojednostavljenja mjera zaštite zračnog prometa, istovrijednosti standarda zaštite i sigurnosnih mjera za teret i poštu

nedovoljnih aktivnosti praćenja u pogledu zračnih prijevoznika koji pružaju usluge u predmetnoj državi članici mogao bi se zaključiti tijekom 2014. nakon što se provedu provjere da je ta država članica znatno povećala broj svojih inspekcijskih nadzora.

7. VLASTITE PROCJENE DRŽAVA ČLANICA

Točkom 18.1. Priloga II. Uredbi (EZ) br. 300/2008, kako je izmijenjena Uredbom Komisije (EU) br. 18/2010⁴, obvezuje se države članice da svake godine do kraja ožujka Komisiji podnesu godišnje izvješće koje obuhvaća rezultate njihovih nacionalnih aktivnosti za praćenje sukladnosti za razdoblje od siječnja do prosinca prethodne godine. Države članice dostavile su na vrijeme i u skladu s predloškom Komisije svoja izvješća za razdoblje izvješćivanja od siječnja do prosinca 2013. Najvažniji problemi utvrđeni analizom izvješća bili su slični onima iz prethodnih godina i povezani s tim da se čini da su neke države članice imale poteškoća u inspekcijskom nadzoru svih mjera zaštite, u provedbi tajnih provjera u svim traženim područjima i u osiguravanju odgovarajućih naknadnih aktivnosti. Komisija je stoga nastavila posebno isticati te probleme tijekom inspekcijskog nadzora nadležnih tijela.

DRUGI DIO

ZAKONODAVSTVO I DOPUNSKI ALATI

1. ZAKONODAVSTVO

Terorističke skupine i dalje smatraju civilno zrakoplovstvo ciljem. Kako bi se nešto učinilo protiv te prijetnje, potrebno je osigurati provedbu odgovarajućih i na riziku utemeljenih zaštitnih mjera. Komisija i države članice stoga moraju neprestano prilagođavati mjere smanjivanja rizika kako bi postigle najvišu razinu sigurnosti i istovremeno umanjile negativne operative efekte. Novim zakonodavstvom u području zaštite zračnog prometa, donesenim 2014., dodatno će se razraditi pravni okvir na temelju Uredbe (EZ) br. 300/2008 i njezinih provedbenih propisa.

Jedna od glavnih promjena donesenih 2014. povezana je s upotrebom specijaliziranih sredstava za otkrivanje eksploziva skrivenih na putnicima⁵. To će se postići obveznim zahtjevom za primjenu ETD-a u postupku zaštitnog pregleda u zračnim lukama EU-a kako bi se poboljšala sposobnost otkrivanja eksploziva. Alternativno, u zračnim se lukama za postizanje tog cilja mogu upotrebljavati sigurnosni skeneri ili psi za otkrivanje eksploziva. Rok za obveznu primjenu ETD-a u postupku zaštitnog pregleda putnika je 1. rujna 2015. Tim se promjenama također dodatno objasnila primjena ETD-a za različite namjene, kao što su zaštitni pregled putnika, prtljage i tereta, kako bi se osigurala njezina učinkovitost.

U lipnju 2014. Komisija je također donijela nove provedbene propise kojima se dodatno objašnjavaju, usklađuju i pojednostavnjuju određene mjere i pravila za zaštitu zračnog prometa⁶. Na temelju iskustva u provedbi propisa EU-a u području zaštite zračnog prometa pokazala se potreba da se osigura bolja pravna jasnoća kako bi se standardiziralo tumačenje zakonodavstva i da se

⁴ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 18/2010 od 8. siječnja 2010. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 300/2008, SL L 7, 12.1.2010., str. 3.

⁵ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 278/2014 o izmjeni Uredbe (EU) br. 185/2010 u pogledu pojašnjenja, usklađivanja i pojednostavnjenja upotrebe otkrivanja tragova eksploziva, SL L 82, 30.3.2014.

⁶ Provedbena uredba Komisije (EU) br. 687/2014 od 20. lipnja 2014. o izmjeni Uredbe (EU) br. 185/2010 u pogledu pojašnjenja, usklađivanja i pojednostavljenja mjera zaštite zračnog prometa, istovrijednosti standarda zaštite i sigurnosnih mjera za teret i poštu.

dodatno osigura uvođenje zajedničkih osnovnih standarda. Promjene su bile uglavnom povezane s mjerama koje se odnose na mjere zaštite zrakoplova, teret, poštu, zalihe za opskrbu tijekom leta, zalihe za opskrbu zračne luke i zaštitnu opremu. Komisija je istovremeno uključila zračne luke na Guernseyju, Otoku Manu i Jerseyju u sustav EU-a „sva sigurnost na jednom mjestu” jer je provjereno da se u njima primjenjuju standardi zaštite jednakovrijedni zajedničkim osnovnim standardima EU-a. Dodatni je element te izmjene bilo usklađivanje zahtjeva za odobrene regulirane agente / poznate pošiljatelje i za subjekte koje carinska tijela smatraju ovlaštenim gospodarskim subjektima. Tim će se usklađivanjem omogućiti međusobno priznavanje kako bi se olakšao rad predmetnoj industriji i državnim tijelima.

Popis svih donesenih zakona naveden je u Prilogu 2. Navedeni su akti dovršeni tijekom pet redovnih sjednica Regulatornog odbora za zaštitu civilnog zračnog prometa, pet sastanaka Dioničke savjetodavne skupine za zaštitu zračnog prometa i brojnih sjednica specijaliziranih radnih skupina na kojima su sudjelovale države članice i industrija. Promjene koje se odnose na zračni teret koji se prevozi u EU također su utemeljene na dva uzastopna niza procjena rizika u području prijevoza zračnog tereta.

2. BAZA PODATAKA UNIJE O SIGURNOSTI LANCA OPSKRBE (UDSCS)

Baza podataka reguliranih agenata i poznatih pošiljatelja⁷ bila je jedini primarni zakonski alat koji su regulirani agenti trebali upotrebljavati za provjeru pri prihvatanju pošiljki od drugog reguliranog agenta ili poznatog pošiljatelja od 1. lipnja 2010. Od 1. veljače 2012. baza je dodatno proširena da uključi popis zračnih prijevoznika ovlaštenih za prijevoz tereta i pošte iz zračnih luka trećih zemalja u EU (ACC3). Ta je baza podataka 2013. pravno proširena kako bi se u njoj pohranio i popis vrednovatelja za zaštitu zračnog prometa EU-a koje su odobrile države članice. Baza je također preimenovana u „Bazu podataka Unije o sigurnosti lanca opskrbe”⁸ kako bi se bolje odrazilo prošireno područje njezine primjene. Krajem 2014. baza podataka sadržavala je približno 14 000 zapisa o reguliranim agentima, poznatim pošiljateljima, neovisnim vrednovateljima i ACC3 subjektima. I tijekom 2014. ciljana dostupnost baze od 99,5 % bila je ostvarena.

3. UNIJIN INSPEKCIJSKI NADZOR ZRAČNIH LUKA – PRIRUČNICI

Uredbom (EZ) br. 300/2008 i Uredbom Komisije (EU) br. 72/2010 propisuje se da inspekcijski nadzori koje provode službe Komisije u pogledu zahtjeva za zaštitu civilnog zračnog prometa moraju biti objektivni te da se u tim inspekcijskim nadzorima mora upotrebljavati standardna metodologija.

Da bi pridonijela navedenom cilju, Komisija je napisala i održava dva sveobuhvatna priručnika u kojima se nalaze detaljne upute i smjernice za inspektore EU-a na terenu. Jedan priručnik obuhvaća inspekcijski nadzor u području sigurnosti zračnog tereta, a tema drugoga je inspekcijski nadzor zračnih luka. U studenome 2014. oba su priručnika revidirana kako bi se uzele u obzir najnovije promjene u provedbenim pravilima te kako bi se dodale najnovije upute i smjernice za inspektore. Ti su priručnici također dostupni nacionalnim revizorima kako bi se državama članicama pomoglo u uvođenju zajedničkih temeljnih standarda.

⁷ Komisija je uspostavila navedenu bazu podataka čija je upotreba obvezna za sudionike u lancu opskrbe na temelju Uredbe (EU) br. 185/2010 i Odluke C(2010) 774.

⁸ Uredba Komisije (EU) br. 1116/2013 od 6. studenoga 2013. o izmjeni Uredbe (EU) br. 185/2010, SL L 299, 9.11.2013., str. 1.

TREĆI DIO

ISPITIVANJA, STUDIJE I NOVE INICIJATIVE

1. ISPITIVANJA

„Ispitivanje” u smislu zakonodavstva za zaštitu zračnog prometa EU-a provodi se kad se država članica dogovori s Komisijom da će na ograničeno vremensko razdoblje koristiti određena sredstva ili metode koji nisu predviđeni zakonodavstvom umjesto jedne od predviđenih zaštitnih kontrola, pod uvjetom da navedeno ispitivanje ne utječe negativno na ukupnu razinu zaštite. Izraz se, u pravnom smislu, ne primjenjuje kad država članica ili subjekt provodi ocjenu nove zaštitne kontrole koja se primjenjuje uz jednu ili više kontrola koje su već obuhvaćene zakonodavstvom.

Ispitivanja i procjenjivanja provodila su se tijekom 2014. u Francuskoj, Švedskoj i Nizozemskoj. Njima se proučavala upotreba detektora metala u cipelama u kombinaciji s vratima za otkrivanje metala, upotreba nove generacije opreme za zaštitni pregled ručne prtljage kod koje nije potrebno prije pregleda vaditi prijenosna računala, velike električne uređaje i tekućine te upotreba softvera u opremi za zaštitni pregled kojim će se torbe u kojima se ne nalaze nikakvi opasni predmeti automatski propustiti. Rezultati svih ispitivanja bili su pozitivni te će pridonijeti budućim izmjenama zakonodavstva.

2. STUDIJE I IZVJEŠĆA

U svibnju 2014. Komisija je primila studiju⁹ u kojoj se procjenjivao učinak provedbe prve faze pregleda tekućina koja je počela 31. siječnja 2014. Od tog je datuma putnicima dopušteno nošenje tekućina kupljenih u bescarinskim zonama, lijekova u tekućem obliku i tekućina neophodnih zbog posebnih prehrambenih potreba, pod uvjetom da ih se pregleda specijaliziranom opremom. U studiji su analizirani operativni podaci, kao što su broj pregledanih putnika i broj tekućina po putniku, kako bi se vidjelo je li bilo utjecaja na radni tijek. Zaključak je studije da prva faza uklanjanja ograničenja na tekućine nije imala operativnog utjecaja i da su propisi uspješno provedeni.

Krajem studenoga 2014. Komisija je primila rezultate dodatne studije u kojoj se procjenjivala moguća druga faza za uklanjanje ograničenja na tekućine. Studiju je izradilo konzultantsko društvo ICF International. U njoj se procjenjivala mogućnost da se putnicima dopusti nošenje vode u boci na temelju niza ispitivanja u zračnim lukama te su se također provjeravali nalazi prethodne studije u pogledu operativnog utjecaja prve faze. Zaključak te studije također je bio da prva faza nije imala negativnog operativnog utjecaja na zračne luke EU-a, čak ni tijekom najvećeg ljetnog radnog opterećenja u zračnim lukama EU-a koje su sudjelovale u studiji. Međutim, zaključak je studije i da bi moglo doći do znatnog utjecaja na protočnost i troškove zračnih luka EU-a ako se ograničenja dodatno uklone kako bi se putnicima omogućilo nošenje vode u boci. Glavni je razlog to što se očekuje da bi trebalo pregledati velik broj boca, a to bi zahtijevalo znatno više opreme za pregled tekućina. Na temelju rezultata studije Komisija je, u dogovoru s državama članicama, dionicima i međunarodnim partnerima, odlučila odgoditi uvođenje druge faze uklanjanja ograničenja na tekućine.

3. NOVE INICIJATIVE

Ostvaren je znatan napredak u jednom od najvažnijih i najtežih predmeta, a to je plan za razvoj tehnologija u području zaštite zračnog prometa. U tom se planu određuju razne aktivnosti koje

⁹ Studiju je izradilo konzultantsko društvo Leigh Fisher.

obuhvaćaju sve aspekte sigurnosnih tehnologija i metoda. On je referencija za sve europske dionike koji su uključeni u istraživanja u području zaštite zračnog prometa.

Kad je riječ o teretu, Komisija nastavlja blisku suradnju s državama članicama kako bi pregovarala o uvođenju sustava za analizu ranih informacija o teretu (ACI). U tom se kontekstu nastavila suradnja s carinskim tijelima u pogledu prethodne dostave ranih informacija o teretu (PLACI) u vezi s čim su počele međunarodne aktivnosti u okviru zajedničke radne skupine ICAO-a/WCO-a za ACI u kojoj Komisija aktivno sudjeluje. Cilj je te aktivnosti da se, zajedno s državama i dionicima, dođe do zajedničkih dogovorenih načela te mogućih standarda i preporučenih praktičnih rješenja koje bi trebalo donijeti i provesti ako se država ili regija odluči primijeniti takav koncept u najmanje jednom poslovnom modelu u području zračnog tereta i pošte.

ČETVRTI DIO

DIJALOG S MEĐUNARODNIM TIJELIMA I TREĆIM ZEMLJAMA

1. OPĆENITO

Komisija intenzivno surađuje s međunarodnim tijelima i ključnim partnerima iz trećih zemalja, a njezini predstavnici redovito sudjeluju na međunarodnim sastancima, koordinirajući u pravilu stajalište EU-a i često dajući prezentacije ili podnoseći radove. Također se, kad je to potrebno, vode rasprave s pojedinačnim trećim zemljama i regionalnim organizacijama o lokalnim problemima ili o zajedničkom interesu. Takvi kontakti omogućuju EU-u da bude ukorak s dobrim praktičnim rješenjima, da ih širi i da utječe na donošenje odluka na globalnoj razini.

2. MEĐUNARODNA TIJELA

Komisija je sudjelovala na godišnjem sastanku Odbora za zaštitu zračnog prometa ICAO-a koji se održao u Montrealu od 17. do 21. ožujka 2014. Kad je riječ o izvješćivanju o razvoju u području zaštite zračnog prometa, Komisija je predstavila tri rada u kojima su prikazana stajališta EU-a (dva su rada kao temu imala mjere zaštite koje se odnose na tekućine, a tema trećeg bilo je pitanje mjera zaštite koje se odnose na zračni teret). Ti su radovi dobro primljeni i dobili su opću potporu.

Komisija je također uložila puno truda u informiranje o potvrđivanju zaštite zračnog prometa EU-a u području tereta i pošte koji se prevoze u Uniju. To je ostvareno aktivnim sudjelovanjem u više međunarodnih foruma, između ostalog pod pokroviteljstvom ICAO-a te drugih međunarodnih i regionalnih organizacija. Posebno treba istaknuti zajedničku radionicu EU-a i AFCAC-a (Afrička komisija za civilno zrakoplovstvo) o sigurnosti zračnog tereta i pošte koja je organizirana u Dakaru u Senegal u ožujku 2014. Na toj je radionici Komisija imala priliku državnim tijelima i operaterima iz afričkih država objasniti sve aspekte u vezi s pravilima za teret i poštu koji se prevoze u EU (ACC3). Pored toga, tim su se sastankom potaknuli dijalog i suradnja dvije regije te važna inicijativa Komisije u pogledu povećavanja kapaciteta i pomoći u području zaštite civilnog zračnog prometa u Africi i na Bliskom istoku koju treba uvesti u razdoblje od 2015. do 2018.

Komisija također redovito sudjeluje na sastancima sigurnosnog foruma ECAC-a (Europska konferencija civilnog zrakoplovstva) i povezanih radnih skupina. Zaključci obiju skupina bili su temelj za rasprave na sastancima Regulatornog odbora za zaštitu civilnog zračnog prometa i povezanih radnih skupina. U okviru sporazuma o suradnji potpisanog krajem 2012. ECAC i Komisija ojačali su aktivnosti u području zaštite zračnog prometa.

Na temelju Memoranduma o razumijevanju koji su 2013. potpisali Komisija i Nadzorno tijelo EFTA-e (ESA), koje provodi praćenje usklađenosti zaštite zračnog prometa u Islandu, Lihtenštajnu i Norveškoj, ESA i Komisija nastavile su razmjenjivati svoja izvješća o inspekcijskim nadzorima.

Konačno, uspostavljeno je sučelje između informatičke platforme Eurocontrola i „Baze podataka Unije o sigurnosti lanca opskrbe”. Tim se sučeljem stvara sustav za upozoravanje kojim će se države članice na vrijeme obavješćivati o zrakoplovima koji dolaze iz zračnih luka u trećim zemljama u kojima zračni prijevoznik nije stekao oznaku ACC3.

3. TREĆE ZEMLJE

Komisija aktivno nastavlja dijalog sa SAD-om o pitanjima u pogledu zaštite zračnog prometa u više foruma, posebno u Skupini za suradnju u području zaštite prijevoza (TSCG) EU-a i SAD-a. TSCG pokušava potaknuti suradnju u više područja od zajedničkog interesa i osigurati stalno funkcioniranje sporazuma za „svu sigurnost na jednom mjestu”¹⁰ i međusobnog priznavanja režima za zračni teret i poštu EU-a i SAD-a.

Komisija je nadalje intervenirala u više prilika kad su države članice iskazale specifične razloge za zabrinutost u vezi sa zahtjevima upućenima zračnim prijevoznicima da primijene dodatne mjere zaštite za letove u određene treće zemlje. Komisija i države članice surađivale su kako bi osigurale da su se u provedbi tih mjera uzele u obzir postojeće mjere za zaštitu zračnog prometa EU-a radi smanjivanja operativnog utjecaja te provedbe. Među primjerima se nalaze dodatne mjere zaštite SAD-a i Kanade u pogledu opasnosti za civilno zrakoplovstvo povezanih s improviziranim eksplozivnim napravama maskiranim u elektroničke naprave. Te su mjere zračni prijevoznici morali uvesti u kratkom roku i bez prethodnog savjetovanja zbog čega je često dolazilo do znatnih operativnih poteškoća.

ZAKLJUČAK

U EU-u je i dalje osigurana visoka razina zaštite zračnog prometa kako bi se civilni zračni promet zaštitio od činova nezakonitog ometanja.

Inspekcijskim se nadzorima Komisije potvrdila stabilna razina usklađenosti sa zahtjevima EU-a u području zaštitne zračnog prometa. Utvrđeni nedostaci uglavnom su i općenito nastajali iz problema povezanih s ljudskim faktorom. Preporuke Komisije za korektivno djelovanje općenito su ispunjene na zadovoljavajući način, ali zaključci inspekcijskih nadzora potvrđuju važnost snažnog inspekcijskog režima EU-a i odgovarajućeg osiguranja kvalitete na razini država članica. Komisija će i dalje nastojati osigurati ispravnu i potpunu provedbu svih pravnih zahtjeva te će prema potrebi pokretati službene postupke zbog povrede.

Kad je riječ o zakonodavstvu, donošenje i provedba zakonskih provedbenih akata, među kojima su oni namijenjeni dodatnom poboljšanju jasnoće i dosljednosti zahtjeva EU-a, poboljšane mjere o otkrivanju eksploziva te olakšavanje nošenja određenih vrsta tekućina, pokazali su se korisnima za osiguravanje mjera zaštite EU-a kojima se i dalje pruža najviša razina sigurnosti s obzirom na nove prijetnje civilnom zračnom prometu uz istovremeno pružanje pogodnosti putnicima te za smanjivanje negativnih učinaka na rad zračnih luka i prijevoznika.

¹⁰ Primjenjuje se od 1. 4. 2011. za zrakoplove, putnike i njihovu ručnu prtljagu i predanu prtljagu koja dolazi iz SAD-a – Uredba Komisije (EU) br. 983/2010 od 3. studenoga 2010. o izmjeni Uredbe (EU) br. 185/2010, SL L 286, 4.11.2010., str. 1.