



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 9.7.2013 r.
COM(2013) 523 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**SPRAWOZDANIE ROCZNE ZA ROK 2012 Z WDRAŻANIA ROZPORZĄDZENIA
(WE) NR 300/2008 W SPRAWIE WSPÓLNYCH ZASAD W DZIEDZINIE OCHRONY
LOTNICTWA CYWILNEGO**

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Niniejsze sprawozdanie obejmuje okres od dnia 1 stycznia
do dnia 31 grudnia 2012 r.

WPROWADZENIE

W roku 2012 zakończył się pierwszy okres przejściowy funkcjonowania nowych środków w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego wprowadzonych na mocy rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i przepisów wykonawczych do tego rozporządzenia. Dotyczyły one wymagań odnośnie do ustanowienia bezpiecznego łańcucha dostaw zaopatrzenia lotu oraz zaopatrzenia portu lotniczego bądź stuprocentowej kontroli tych dostaw w momencie wejścia w obszar stref zastrzeżonych lotniska. Dlatego w toku kontroli przeprowadzanych przez cały rok 2012 r. Komisja kładła duży nacisk na sprawdzenie zgodności z tymi nowymi wymaganiami.

Ponadto znacząco zmieniono przepisy uzupełniające do rozporządzenia (WE) nr 300/2008. Z jednej strony zmiany miały na celu doprecyzowanie lub dalsze objaśnienie istniejących procedur w odniesieniu do niektórych środków ochrony lotnictwa. Z drugiej zaś strony wprowadzono złożone nowe środki w odniesieniu do ładunków lotniczych i poczty lotniczej przewożonych do Unii („ACC3”). Wreszcie, znacznie wzmocniono system zatwierdzania unijnych środków ochrony lotnictwa. W późniejszym okresie wprowadzono jeszcze dwie zmiany służące zapewnieniu bezpiecznego łańcucha dostaw i wiarygodnego systemu zatwierdzania w portach lotniczych na terenie krajów trzecich, w których na pokład statku powietrznego ładuje się ładunki lotnicze i pocztę lotniczą przeznaczone dla odbiorców w Unii; zmiany te powinny zostać wprowadzone w życie do połowy 2014 r. Stanowiło to reakcję na incydent jemeński związany z umieszczeniem bomb w ładunku lotniczym, który wydarzył się w październiku 2010 r.

W odniesieniu do płynnych materiałów wybuchowych ponowny przegląd obecnego zagrożenia dla lotnictwa cywilnego potwierdził, że należy je w dalszym ciągu uznawać za wysokie i należy się nim zająć w ramach środków ochrony lotnictwa. W ciągu roku stało się jednak jasne, że zniesienie obecnych ograniczeń dotyczących przewożenia płynów, aerozoli i żeli w bagażu podręcznym w terminie do dnia 29 kwietnia 2013 r. nie będzie możliwe z powodu trudności operacyjnych związanych z urządzeniami prześwielającymi, które prawdopodobnie spowodowałyby istotną niedogodność dla pasażerów samolotów. Przygotowano projekt przepisów w celu zmiany podejścia poprzez stopniowe wprowadzanie kontroli bezpieczeństwa, poczynając od płynów, aerozoli i żeli pochodzących ze sklepów wolnocłowych do dnia 31 stycznia 2014 r.

Wreszcie, zakończono uzgodnienia dotyczące wzajemnego uznawania odpowiednich systemów ochrony ładunków lotniczych i poczty lotniczej między UE i Stanami Zjednoczonymi (USA). Jest to osiągnięcie ważne dla eksportu z UE i eliminuje ono powielanie stosowania środków bezpieczeństwa, a tym samym z kolei przekłada się na oszczędności czasu i kosztów dla podmiotów gospodarczych zajmujących się przewozem ładunku lotniczego i poczty lotniczej.

CZEŚĆ PIERWSZA

INSPEKCJE

1. UWAGI OGÓLNE

Na mocy rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Komisja jest zobowiązana do przeprowadzania inspekcji w urzędach administracji („właściwych organach”) odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa cywilnego w państwach członkowskich oraz w portach lotniczych Unii Europejskiej. Także Szwajcaria jest objęta tym programem unijnym, natomiast Norwegia i Islandia (oraz Liechtenstein) podlegają inspekcjom przeprowadzanym na podstawie identycznych przepisów przez Urząd Nadzoru EFTA. Do wykonywania swych inspekcji Komisja dysponuje zespołem dziesięciu inspektorów ochrony lotnictwa cywilnego zatrudnionych w pełnym i niepełnym wymiarze czasu pracy. Działalność inspekcji wspiera grupa krajowych inspektorów mianowanych przez państwa członkowskie oraz Islandię, Norwegię i Szwajcarię, którzy uzyskali poświadczenie Komisji na mocy nowych ram prawnych. Pięćdziesięcioro siedmioro spośród tych inspektorów krajowych uczestniczyło w kontrolach przeprowadzanych w 2012 r. W załączniku przedstawiono zestawienie wszystkich kontroli przestrzegania przepisów, przeprowadzonych dotychczas przez Komisję oraz Urząd Nadzoru EFTA.

2. INSPEKCJE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW KRAJOWYCH

W 2012 r. Komisja skontrolowała jedenaście (11) właściwych organów, w których już wcześniej przeprowadzała inspekcje. W kilku państwach członkowskich inspekcje te wykazały znaczącą poprawę w stosunku do wcześniejszego stanu. Najczęściej stwierdzane w 2012 r. niedociągnięcia były podobne do tych z 2011 r. i dotyczyły wciąż jeszcze niepełnego dostosowania krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego oraz krajowych programów kontroli jakości do nowych ram prawnych ustanowionych rozporządzeniem (WE) nr 300/2008.

W zakresie wprowadzania w życie odpowiednich środków ochrony lotnictwa w niektórych państwach członkowskich nadal istniały oznaki świadczące o braku zdolności do szybkiego wykrywania i korygowania uchybień. Niektóre państwa członkowskie nie monitorowały wszystkich aspektów obowiązującego prawa, a w niektórych portach lotniczych organy krajowe przez dłuższy czas nie przeprowadzały kontroli. Podejmowane działania następcze były czasami niewystarczające lub nie zostały wdrożone, a ponadto często stwierdzano znaczące opóźnienia w usuwaniu uchybień. Wszystkie państwa członkowskie dysponowały możliwością nakładania sankcji, lecz nie zawsze były one dostatecznie silne lub wykorzystywane w sposób, który zapewnia skuteczny efekt odstraszający.

Kryzys finansowy i wynikała z niego presja na budżety publiczne także wpłynęły na wielkość środków dostępnych w niektórych państwach członkowskich na działania w ramach krajowego monitoringu.

3. WSTĘPNE INSPEKCJE W PORTACH LOTNICZYCH

W 2012 r. przeprowadzono dwadzieścia trzy (23) wstępne inspekcje w portach lotniczych, co stanowi wzrost o cztery kontrole w porównaniu z 2011 r., głównie z uwagi na fakt, że kontrolami objęto wiele mniejszych portów lotniczych wymagających zaangażowania mniejszej liczby inspektorów. Objęto nimi wszystkie zagadnienia (choć nie przy każdej inspekcji). Ogólny odsetek podstawowych środków uznanych za zgodne wzrósł w 2012 r. do 83 %.

Niedociągnięcia, które wykryto w obszarze kontrolowanych środków tradycyjnych¹, spowodowane były w większości przypadków przez czynnik ludzki. Niedociągnięcia te odnosiły się głównie do jakości kontroli personelu oraz niektórych wymogów bezpieczeństwa dotyczących ładunków. W szczególności problemem pozostaje niedostateczna jakość kontroli manualnej, której poddawany jest personel. W odniesieniu do ładunków większość niezgodności jest związana z normami w zakresie stosowania kontroli bezpieczeństwa. Te kwestie związane z czynnikiem ludzkim należy rozwiązać poprzez lepsze szkolenia i poprawę nadzoru.

Ponadto niektóre dodatkowe środki wprowadzone na mocy nowych ram prawnych rozporządzenia (WE) nr 300/2008 nie zostały jeszcze wdrożone w zadowalający sposób w portach lotniczych poddanych inspekcji w 2012 r. Odnotowano przypadki nieprzestrzegania przepisów w zakresie metod i norm dotyczących kontroli zaopatrzenia lotów oraz, w szczególności, zaopatrzenia portów lotniczych (tam, gdzie bezpiecznego łańcucha dostaw nie wdrożono jeszcze w pełni) oraz stwierdzono brak oceny ryzyka w odniesieniu do częstotliwości patrolowania portów lotniczych, ponownego poświadczenia uprawnień operatorów kontroli bezpieczeństwa obsługujących urządzenia rentgenowskie lub sprzęt systemu wykrywania materiałów wybuchowych oraz ładunków lub poczty wysokiego ryzyka. Właściwe organy państw członkowskich powinny aktywnie dążyć do wdrożenia tych nowych przepisów.

4. PONOWNE INSPEKCJE

Na mocy art. 13 rozporządzenia (UE) nr 72/2010² Komisja rutynowo przeprowadza ograniczoną liczbę ponownych inspekcji. Takie inspekcje planuje się w przypadku stwierdzenia większej liczby poważnych nieprawidłowości podczas pierwszej inspekcji, a także – w mniejszym stopniu – na losowo wybranych próbach w celu sprawdzenia dokładności krajowych działań w zakresie monitorowania zgodności i sprawozdawczości. W 2012 r. przeprowadzono trzy (3) takie inspekcje i w większości potwierdziły one należyte usunięcie stwierdzonych uchybień.

5. SPRAWY W TOKU, PRZYPADKI Z ART. 15 I POSTĘPOWANIA SĄDOWE

Dokumentacja kontrolna pozostaje otwarta do czasu, aż Komisja uzna, że zrealizowano odpowiednie działania naprawcze. W 2012 r. zamknięto 24 sprawy (14 dotyczyło portów lotniczych, a 10 właściwych organów). W sumie na koniec roku pozostawało niezamkniętych 14 spraw dotyczących właściwych organów i 27 spraw dotyczących portów lotniczych.

¹ Jako tradycyjne określa się środki, których stosowanie było już przewidziane w ramach przepisów rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.

² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 72/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa, Dz.U. L 23 z 27.1.2010, s. 1.

W przypadku stwierdzenia w porcie lotniczym uchybień na tyle znaczących, że mogą one stanowić poważne zagrożenie dla ogólnego poziomu ochrony lotnictwa cywilnego w Unii, Komisja stosuje przepisy art. 15 rozporządzenia (UE) nr 72/2010. Oznacza to, że wszystkie właściwe organy otrzymują ostrzeżenie dotyczące danej sytuacji oraz zachodzi konieczność rozważenia dodatkowych środków w odniesieniu do lotów odbywających się z danego portu lotniczego. W maju 2012 r. wszczęta została jedna sprawa z art. 15, którą zamknięto miesiąc później, gdy nieprawidłowości zostały w satysfakcjonujący sposób usunięte.

Inną sankcją, którą można stosować w najpoważniejszych przypadkach lub w przypadku długotrwałego niepodejmowania środków zaradczych bądź ponownego wystąpienia uchybień, jest wszczęcie postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego. W 2012 r. w wyniku inspekcji w urzędach administracji krajowej wszczęto jedno takie postępowanie. Objęte nim państwo członkowskie nie posiadało krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego. W ciągu roku możliwe było zamknięcie trzech (3) postępowań w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego wskutek usunięcia stwierdzonych niedociągnięć. Na koniec 2012 r. nie toczyło się żadne postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

6. OCENY WŁASNE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Na mocy punktu 18.1 załącznika II do rozporządzenia Komisji nr 18/2010³ państwa członkowskie zobowiązane są do końca marca każdego roku przedłożyć Komisji roczne sprawozdanie dotyczące wyników przeprowadzonych przez nie kontroli zgodności za okres od stycznia do grudnia poprzedniego roku. Sprawozdania wszystkich państw członkowskich za okres od stycznia do grudnia 2011 r. wpłynęły w terminie i były sporządzone według modelu opracowanego przez Komisję. Główne stwierdzone niedociągnięcia były związane z faktem, że niektóre państwa członkowskie wciąż nie respektowały w pełni wszystkich środków bezpieczeństwa, nie przeprowadziły wystarczających ukrytych kontroli oraz nie w pełni wykorzystały możliwości dalszego wzmacniania swoich działań następczych i systemu egzekwowania przepisów. Ponadto stwierdzono brak krajowej kontroli jakości – innej niż obowiązująca, w stosownych przypadkach, do celów zatwierdzenia – zarejestrowanych agentów/dostawców i znanych nadawców/dostawców.

CZĘŚĆ DRUGA

PRZEPISY PRAWNE I NARZĘDZIA DODATKOWE

1. UWAGI OGÓLNE

Przypadek zamachowca z ładunkiem wybuchowym ukrytym w bieliźnie, który zdarzył się podczas świąt Bożego Narodzenia 2009 r., ładunek z bombą z Jemenu pod koniec 2010 r., kilka incydentów związanych z oślepieniem wskaźnikiem laserowym na początku 2012 r. oraz potencjalne zagrożenie atakami cybernetycznymi, a także utrzymująca się duża wrażliwość na płynne materiały wybuchowe przypominają nam, że lotnictwo cywilne stanowi

³ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 300/2008, Dz.U. L 7 z 12.1.2010, s. 3.

nadal obiekt nowych i innowacyjnych zagrożeń, które należy odpierać za pomocą odpowiednich i opartych na analizie ryzyka środków ochronnych.

Nowe akty prawne dotyczące ochrony lotnictwa przyjęte w roku 2012 miały przede wszystkim na celu dalsze udoskonalenie ram prawnych na mocy rozporządzenia (WE) nr 300/2008, a po drugie określenie nowych wspólnych podstawowych norm dotyczących zatwierdzania unijnych środków ochrony lotnictwa.

2. NOWE PRZYJĘTE AKTY PRAWNE

Nowe akty prawne przyjęte w 2012 r.:

- rozporządzenie (UE) nr 173/2012⁴ odnoszące się do wyjaśnienia i uproszczenia niektórych szczególnych środków w zakresie ochrony lotnictwa;
- rozporządzenie (UE) nr 711/2012⁵ odnoszące się do metod stosowanych do kontroli osób niebędących pasażerami oraz przenoszonych przez nie przedmiotów;
- rozporządzenie (UE) nr 1082/2012⁶ odnoszące się do zatwierdzania unijnych środków ochrony lotnictwa;
- Decyzja C(2012)1228⁷ odnosząca się do wyjaśnienia i uproszczenia niektórych szczególnych środków w zakresie ochrony lotnictwa;
- decyzja C(2012)5672⁸ ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego – w odniesieniu do ładunku lotniczego i poczty lotniczej;
- Decyzja C(2012)5880⁹ w zakresie dotyczącym metod kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami oraz przenoszonych przez nie przedmiotów.

Teksty powyższych aktów prawnych ostatecznie sformułowano podczas sześciu regularnych posiedzeń Komitetu Regulacyjnego ds. Ochrony Lotnictwa, sześciu posiedzeń grupy doradczej zainteresowanych stron ds. ochrony lotnictwa, a także licznych sesji wyspecjalizowanych grup roboczych, w których uczestniczyły zarówno państwa członkowskie, jak i przedstawiciele sektora.

3. BAZA DANYCH ZAREJESTROWANYCH AGENTÓW I ZNANYCH NADAWCÓW

Europejska baza danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców (RAKC)¹⁰ jest jedynym narzędziem prawnym, którym zarejestrowani agenci mogą się posłużyć do celów

⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 173/2012 z dnia 29 lutego 2012 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010, Dz.U. L 59 z 1.3.2012, s. 1.

⁵ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 711/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010, Dz.U. L 209 z 4.8.2012, s. 1.

⁶ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1082/2012 z dnia 9 listopada 2012 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010, Dz.U. L 324 z 22.11.2012, s. 25.

⁷ Decyzja C(2012)1228 final, przekazana państwom członkowskim dnia 29.2.2012; nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

⁸ Decyzja C(2012)5672 final, przekazana państwom członkowskim dnia 10.8.2012; nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

⁹ Decyzja C(2012)5880 final, przekazana państwom członkowskim dnia 23.08.2012; nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

¹⁰ Komisja ustanowiła tę bazę danych, której stosowanie jest obowiązkowe dla podmiotów w łańcuchu dostaw, na mocy rozporządzenia (UE) nr 185/2010 i decyzji (2010)774.

weryfikacji przy przyjmowaniu przesyłek od innego zarejestrowanego agenta lub od (zatwierdzonego pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa) znanego nadawcy od dnia 1 czerwca 2010 r.; od dnia 1 lutego 2012 r. baza zawiera wykaz przewoźników lotniczych uprawnionych do przewozów ładunków i poczty do Unii Europejskiej z portów lotniczych państw trzecich. Baza jest prowadzona na podstawie umowy ramowej zawartej przez Komisję. Na koniec 2012 r. w bazie danych RAKC figurowało około 16 000 zarejestrowanych agentów (zatwierdzonych pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa), znanych nadawców i podmiotów ACC3. Zagwarantowany w umowie wskaźnik dostępności wynoszący 99,5 % był zachowany przez cały rok 2012.

4. INSPEKCJE UNII EUROPEJSKIEJ W PORTACH LOTNICZYCH – PODRĘCZNIKI PROCEDUR

Rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i (UE) nr 72/2010 wymagają, by kontrola przestrzegania wymogów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przeprowadzana przez służby Komisji była obiektywna i przeprowadzana zgodnie ze standardową metodyką.

W tym celu Komisja opracowała dwa obszerne podręczniki procedur zawierające szczegółowe wskazówki i wytyczne dla inspektorów UE pracujących w terenie. Jeden podręcznik obejmuje kontrole w terenie ochrony ładunków lotniczych, podczas gdy drugi dotyczy inspekcji w portach lotniczych. W kwietniu 2012 r. oba podręczniki poddano przeglądowi w celu uwzględnienia najnowszych zmian wprowadzonych w przepisach wykonawczych, a także dodania dodatkowych wskazówek i wytycznych dla inspektorów.

CZEŚĆ TRZECIA

TESTY, ANALIZY ORAZ NOWE INICJATYWY

1. TESTY

„Test” w rozumieniu prawodawstwa Unii Europejskiej odnoszącego się do ochrony lotnictwa cywilnego jest przeprowadzany wówczas, gdy państwo członkowskie ustala z Komisją, że przez ograniczony okres będzie stosowało określony środek lub metodę nieuznawane na mocy obowiązujących przepisów prawnych w celu zastąpienia jednej z uznanych metod kontroli bezpieczeństwa, pod warunkiem że taki test nie spowoduje uszczerbku dla ogólnego poziomu ochrony. Terminu tego w znaczeniu prawnym nie stosuje się, gdy państwo członkowskie lub zainteresowany podmiot dokonuje oceny nowej metody kontroli bezpieczeństwa opracowanej w uzupełnieniu do metody lub metod objętych już przepisami prawa.

W 2012 r. próby i oceny były prowadzone w Luksemburgu, Hiszpanii, Francji, Niemczech i Zjednoczonym Królestwie. Dotyczyły one zastosowania komór symulacyjnych wykrywania substancji śladowych (ładunek i poczta), analizatora do wykrywania metalu w obuwiu, urządzeń do prześwietlania o działaniu opartym na rozpraszaniu wstecznym, różnych algorytmów odnoszących się do urządzeń do prześwietlania osób, prześwietlania bagażu kabinowego pod kątem gęstości materiałów oraz połączonego wykorzystywania ręcznych detektorów metalu i detektorów śladowych ilości materiałów wybuchowych do kontroli bezpieczeństwa pasażerów w szczególnych przypadkach.

2. BADANIA I SPRAWOZDANIA

W pierwszej połowie 2012 r. konsultant Booz & Co złożył sprawozdanie końcowe na temat projekcji wirtualnych obrazów zagrożeń (TIP), które są szeroko stosowane w portach lotniczych UE w kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego, przewożonych przedmiotów i bagażu rejestrowanego. Potwierdziło ono, że prawidłowo stosowana TIP może pozytywnie wpłynąć na skuteczność działania urządzeń do prześwietlania. Stwierdzono jednak również, iż w ramach obowiązujących ram prawnych nie można uzyskać żadnej różnicy skuteczności w wykrywaniu przedmiotów zakazanych między portami lotniczymi stosującymi i niestosującymi TIP. Konsultant sformułował zatem pewne zalecenia w kierunku ulepszenia obecnego systemu wdrażania ram prawnych.

Ponadto ten sam wykonawca pracował nad badaniem poddającym ocenie wpływ kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli na lotniskach w związku z (poprzednio) ustalonym na 29 kwietnia 2013 r. terminem zniesienia ograniczeń dotyczących płynów, aerozoli i żeli przewożonych przez pasażerów. Badanie to zostało uzupełnione przez dokonaną przez Komisję ponowną ocenę zagrożenia i ryzyka stwarzanego przez ciekłe materiały wybuchowe, która doprowadziła do wniosku, że ryzyko stwarzane przez takie substancje utrzymuje się na wysokim poziomie i należy na nie odpowiednio odpowiadać poprzez kontrole bezpieczeństwa. Wreszcie dane uzyskane w toku badań i konsultacji z przedstawicielami branży oraz intensywnych prac grup roboczych z państwami członkowskimi wykazały, że w przypadku dotrzymania wspomnianego terminu popyt na systemy wykrywania ładunków wybuchowych (LED) w ramach pełnego wdrożenia kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli przewyższy podaż w ramach wysoce prawdopodobnego scenariusza trudności operacyjnych w europejskich portach lotniczych i poważnych niedogodności dla pasażerów¹¹.

Komisja prowadziła z państwami członkowskimi intensywną dyskusję na temat trzech głównych wariantów zawartych w sprawozdaniu na temat skutków zdrowotnych do prześwietlania rentgenowskiego¹² przygotowanym przez niezależny komitet SCENIHR (Komitet Naukowy ds. Pojawiających się i Nowo Rozpoznanych Zagrożeń dla Zdrowia): a) brak zmian w stosunku do obowiązującego prawa, b) dodanie urządzeń do prześwietlania osób opartych na rozpraszaniu wstecznym do wykazu dozwolonych metod kontroli bezpieczeństwa pasażerów oraz c) zmiany obowiązującego prawa w tym kierunku, aby już rozmieszczone urządzenia do prześwietlania osób, które emitują promieniowanie rentgenowskie przekraczające określony pułap, mogły być wykorzystane do końca okresu użytkowania. Sprawozdanie powstało w ramach wypełniania przez Komisję zobowiązania zawartego we wniosku ustawodawczym w sprawie ochrony lotnictwa i zostało przyjęte w dniu 26 kwietnia 2012 r.

3. NOWE INICJATYWY

Jedną z głównych spraw w toku w zakresie opracowywania przepisów w dziedzinie ochrony lotnictwa jest zmiana obowiązującego prawa dotyczącego ograniczeń w zakresie przewozu płynów, żeli i aerozoli. Zniesienie tych ograniczeń planowano przez wiele lat i stanowiły one przedmiot kilku poprzednich nowelizacji przepisów. W 2012 r. Komisja wraz z państwami członkowskimi, portami lotniczymi i producentami urządzeń do wykrywania zaangażowała się w testy i zamówiła badania. Doprowadziło to do wniosku, że wprowadzenie pełnych

¹¹ Termin pełnego wdrożenia kontroli bezpieczeństwa płynów, aerozoli i żeli został przedłużony do dnia 31 stycznia 2014 r.; Rozporządzenie Komisji (UE) nr 246/2013 z dnia 19 marca 2013 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010, Dz.U. L 77 z 20 marca 2013 r., s. 8.

¹² http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/emerging/docs/scenihr_o_036.pdf

kontroli bezpieczeństwa płynów w kwietniu 2013 r. jest niewykonalne, ponieważ nie rozpoczęto instalowania niezbędnych urządzeń w portach lotniczych UE. W lipcu 2012 r. Komisja przekazała Radzie i Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie dotyczące tych wniosków i propozycje dotyczące sposobu dalszego postępowania.

W listopadzie 2012 r. unijny Komitet Regulacyjny ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego wydał pozytywną opinię na temat wniosku Komisji w sprawie realizacji pierwszego etapu kontroli płynów najpóźniej do dnia 31 stycznia 2014 r., a odnośne przepisy zostały ostatecznie przyjęte przez Komisję w marcu 2013 r.

Zgodnie z uprawnieniami określonymi w planie działań w zakresie ochrony ładunków lotniczych Komisja rozszerzyła swe działania w tym obszarze poprzez ustanowienie ram regulacyjnych dotyczących ładunków i poczty przywożonych do Unii z państw trzecich oraz solidnego zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa mających zastosowanie także poza terytorium podlegającym jurysdykcji Unii Europejskiej. Pierwszy etap wszedł w życie z dniem 1 lutego 2012 r. Po tej dacie przewoźnicy lotniczy, którzy chcą przewozić ładunki i pocztę do Unii z portów lotniczych państw trzecich, muszą się rejestrować w kategorii tak zwanych „ACC3”¹³. W celu zharmonizowania i uproszczenia powiązanych mechanizmów rejestracji i konsultacji w państwach członkowskich, a także dla celów Komisji, w ostatnim kwartale 2012 r. wprowadzono nowe funkcjonalności dotyczące ACC3 do Europejskiej bazy danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców (RAKC).

Ścisłe współpracowano z organami celnymi w kwestii ewentualnego dostosowania systemu AEO (upoważniony przedsiębiorca) do systemów zatwierdzania środków ochrony lotnictwa dotyczących zarejestrowanych agentów i znanych nadawców ładunków oraz poczty. „Celem tego działania jest uniknięcie podwójnego zatwierdzania podmiotów gospodarczych, jeśli ich podstawowa działalność w ramach tych dwóch ram regulacyjnych w znacznej mierze się pokrywa, a jednocześnie zidentyfikowanie wszelkich ewentualnych luk, które mogą osłabić ochronę ładunków lotniczych i zaproponowanie odpowiednich środków wyeliminowania tych luk”.

Jako część programu prac Komisji w sprawie ochrony infrastruktury krytycznej oraz w ramach europejskiej sieci referencyjnej dla infrastruktury krytycznej (ERNICIP) na początku 2012 r. utworzono nową podgrupę tematyczną ds. technologii ochrony lotnictwa.

Grupę roboczą złożoną z zainteresowanych państw członkowskich i przedstawicieli sektora powołano w ramach planu działań na rzecz przyszłości. Grupa ustanowiła plan działań w celu przeanalizowania możliwości zwiększenia skuteczności w dziedzinie ochrony lotnictwa. W 2012 r. rozpoczęły się prace nad dwoma konkretnymi działaniami: a) ocena ryzyka w zakresie zagrożeń związanych z pasażerami i b) badanie zlecone w celu przeanalizowania różnych koncepcji odnoszących się do zróżnicowania pasażerów. W przyszłości można się spodziewać, że sam Komitet Ochrony Lotnictwa (AVSEC) mógłby sterować przyszłym procesem wdrażania planu działań poprzez włączenie stałego punktu do porządku obrad.

¹³ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 859/2011 z dnia 25 sierpnia 2011 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010, Dz.U. L 220 z 26.8.2011, s. 9.

CZĘŚĆ CZWARTA

DIALOG Z ORGANAMI MIĘDZYNARODOWYMI I PAŃSTWAMI TRZECIMI

1. UWAGI OGÓLNE

Komisja ściśle współpracuje z organami międzynarodowymi i kluczowymi partnerami z państw trzecich i regularnie jest reprezentowana na spotkaniach międzynarodowych, zazwyczaj koordynując stanowisko Unii Europejskiej i często przedstawiając prezentacje lub przedkładając dokumenty. W miarę potrzeb inicjuje również dialog z poszczególnymi państwami trzecimi w kwestiach o znaczeniu lokalnym lub będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, takich jak zwolnienia od zwykłych wymagań w zakresie przewozu płynów zakupionych w wolnocłowych punktach sprzedaży. Takie kontakty umożliwiają UE zarówno dotrzymanie kroku, jak i rozpowszechnianie dobrych praktyk, a także wpływanie na procesy podejmowania decyzji w skali światowej. Konieczne jest zapewnienie powiązania i spójności między bezpieczeństwem wewnętrznym i zewnętrznym. Według nowych ram prawnych określonych przez traktat lizboński zaangażowanie się we współpracę z organami międzynarodowymi i krajami trzecimi będzie w pełni konsultowane z Europejską Służbą Działań Zewnętrznych w celu zapewnienia spójności i komplementarności z określonymi działaniami z zakresu dialogu politycznego podjętego przez ESDZ.

2. ORGANY MIĘDZYNARODOWE

Komisja uczestniczy w dorocznych posiedzeniach zespołu ds. ochrony lotnictwa Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), a na sesji tej organizacji w 2012 r. (26–30 marca 2012 r.) przedstawiła cztery dokumenty robocze (jeden na temat przewozu płynów, dwa dotyczące ładunku i jeden odnośnie do przejrzystości środków bezpieczeństwa). Zostały one dobrze przyjęte.

Komisja również regularnie uczestniczy w spotkaniach grup zadaniowych ds. technicznych i szkoleniowych Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC). Wnioski wyciągnięte przez każdą z tych grup stanowiły następnie podstawę dyskusji podczas posiedzeń komitetu regulacyjnego i powiązanych grup roboczych. Aby uniknąć nakładania się lub powielania prac w drugiej połowie 2012 r. podpisano Protokół ustaleń między Komisją a ECAC.

Poza tym w wyniku seminarium organizacji Eurocontrol na temat zagrożenia laserowego zajęto się zharmonizowaniem środków. Głównym celem tego działania było zebranie grup partnerów, żywo zainteresowanych tą kwestią, tak by mogły one rozważyć przyjęcie wspólnego podejścia w sprawie ograniczenia rosnącego zagrożenia nieuprawnionych ingerencji lasera w lotnictwie.

3. PAŃSTWA TRZECIE

Komisja aktywnie kontynuowała na licznych forach dialog ze Stanami Zjednoczonymi na temat ochrony lotnictwa cywilnego, w szczególności w ramach Grupy ds. Współpracy UE–USA w dziedzinie Ochrony Transportu w zakresie osiągniętego jednolitego obszaru ochrony¹⁴.

Ponadto kolejny etap w ramach transatlantyckiej współpracy w zakresie ochrony lotnictwa odnotowano w połowie 2012 r. dzięki wzajemnemu uznawaniu odnośnych systemów UE i USA odnoszących się do ładunku lotniczego i poczty lotniczej.

Komisja wypowiadała się też wielokrotnie, gdy państwa członkowskie zgłaszały szczególne obawy odnośnie do dodatkowych wymogów bezpieczeństwa wprowadzanych przez państwa trzecie, które w niewystarczającym stopniu brały pod uwagę istniejące już stabilne systemy UE. Czasami sytuacja ta dotyczyła nadal stosowanej przez USA praktyki wydawania, bez wcześniejszej konsultacji, środków nadzwyczajnych, tzw. *Emergency Amendments*, w stosunku do linii lotniczych z UE, skutkującej niekiedy poważnymi problemami dla unijnych podmiotów.

Komisja uczestniczyła w jednej inspekcji w porcie lotniczym w USA w celu monitorowania zgodności niektórych środków bezpieczeństwa w ramach wspomnianej kompleksowej umowy.

Komisja rozpoczęła również rokowania z Kanadą i Izraelem w celu ustalenia umów dotyczących ustanowienia jednolitego obszaru ochrony z tymi krajami.

PODSUMOWANIE

Wysoki poziom ochrony jest w UE w dalszym ciągu zapewniony. Inspekcje Komisji wykazały nieznaczny wzrost poziomu zgodności z głównymi przepisami regulującymi. Nieprawidłowości w zakresie tradycyjnych środków, stwierdzone w obszarze kontroli personelu oraz w odniesieniu do wymogów dotyczących ochrony ładunków, były w dużym stopniu spowodowane czynnikiem ludzkim. Dalsze stwierdzone niezgodności w zakresie środków dodatkowych wprowadzonych na mocy nowych ram prawnych określonych w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008 dotyczyły kontroli bezpieczeństwa zaopatrzenia portu lotniczego (tam, gdzie bezpiecznego łańcucha dostaw nie wdrożono jeszcze w pełni), patrolowania portów lotniczych; ponownego poświadczenia uprawnień pracowników kontroli obsługujących określony sprzęt wykorzystywany do ochrony lotnictwa; oraz ładunków i poczty wysokiego ryzyka. Zalecenia Komisji w zakresie działań naprawczych zostały w całości wcielone w życie z zadowalającym skutkiem, ale wyniki pracy inspektorów potwierdzają istotne znaczenie solidnego systemu unijnych inspekcji oraz odpowiedniego zapewnienia jakości na poziomie państw członkowskich. Komisja będzie kontynuować starania, aby wszystkie wymogi prawne były w pełni i prawidłowo wdrożone i wszczynać w razie konieczności formalne postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

W zakresie stanowienia prawa w 2012 r. przyjęto kolejne szczegółowe przepisy wykonawcze w celu zapewnienia, że nowe podstawowe rozporządzenie (WE) nr 300/2008 stosuje się w

¹⁴ Stosowanego od dnia 1 kwietnia 2011 w odniesieniu do statków powietrznych, pasażerów i ich bagażu podręcznego i bagażu rejestrowanego przybywającego z USA – Rozporządzenie Komisji (UE) nr 983/2010 z dnia 3 listopada 2010 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010, Dz.U. L 286 z 4.11.2010, s. 1.

sposób zharmonizowany i w celu zareagowania na nowe zagrożenia lub lepszego łagodzenia istniejących zagrożeń.

Załącznik

Inspekcje Komisji wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 r.

Państwo	Całkowita liczba inspekcji od stycznia do grudnia 2012 r. (łącznie z ponownymi inspekcjami)	Całkowita liczba inspekcji w latach 2004–2012 (łącznie z ponownymi inspekcjami)
Austria	0	9
Belgia	1	11
Bułgaria	1	7
Cypr	1	7
Republika Czeska	1	8
Dania	1	10
Estonia	1	6
Finlandia	2	10
Francja	2	17
Niemcy	2	19
Grecja	1	14
Węgry	1	8
Irlandia	1	9
Włochy	2	17
Łotwa	2	7
Litwa	1	5
Luksemburg	1	7
Malta	0	3
Niderlandy	3	10
Polska	1	10
Portugalia	2	10
Rumunia	3	6
Słowacja	1	5
Słowenia	1	5
Hiszpania	1	15
Szwecja	1	12
Zjednoczone Królestwo	3	20
Państwa nienależące do UE		
Szwajcaria	0	5
OGÓLEM	37	272

Inspekcje Urzędu Nadzoru EFTA wg stanu na dzień 31 grudnia 2012 r.

Państwo	Całkowita liczba inspekcji od stycznia do grudnia 2012 r. (łącznie z ponownymi inspekcjami)	Całkowita liczba inspekcji w latach 2004–2012 (łącznie z ponownymi inspekcjami)
Islandia	0	9
Norwegia	5	40
OGÓLEM	5	49