



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 16.4.2019 r.
COM(2019) 183 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**SPRAWOZDANIE ROCZNE ZA ROK 2017 Z WDRAŻANIA ROZPORZĄDZENIA
(WE) NR 300/2008 W SPRAWIE WSPÓLNYCH ZASAD W DZIEDZINIE OCHRONY
LOTNICTWA CYWILNEGO**

Niniejsze sprawozdanie obejmuje okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2017 r.

WPROWADZENIE

W 2017 r. pojawiły się nowe obawy związane z globalnym zagrożeniem, jakie stanowią improwizowane ładunki wybuchowe (IED) umiejętnie ukrywane w urządzeniach elektronicznych będących przedmiotem manipulacji. Rządy Stanów Zjednoczonych i Zjednoczonego Królestwa zakazały posiadania w kabinach – w przypadku lotów z portów lotniczych położonych w niektórych krajach Bliskiego Wschodu i Afryki Północnej – wszelkich urządzeń elektronicznych większych od telefonów komórkowych. Wieloletnia ścisła współpraca między Unią Europejską a Stanami Zjednoczonymi, oparta na uznawaniu odpowiednich środków ochrony lotnictwa, umożliwiła rozwiązanie przedmiotowych kwestii bezpieczeństwa za pomocą ukierunkowanych środków, które nie wymagały rozszerzenia zakazu używania tego rodzaju urządzeń w skali globalnej, w tym na pokładzie statków powietrznych odlatujących z Europy.

Komisja kontynuowała starania mające na celu wzmocnienie ochrony lotnictwa na całym świecie w ramach długotrwałej współpracy z ICAO oraz w ramach projektu CASE dotyczącego budowania potencjału w Afryce i na Bliskim Wschodzie.

Priorytetami pozostawały cyberbezpieczeństwo i ochrona stref publicznych portów lotniczych.

Podobnie jak w poprzednich latach Komisja nadal wyjaśniała, harmonizowała i upraszczała przepisy w zakresie ochrony lotnictwa zgodnie z unijnymi celami w zakresie lepszego stanowienia prawa.

Zakończono prace przygotowawcze prowadzące do zawarcia nowej umowy z Singapurem w sprawie jednolitego obszaru ochrony z korzyścią zarówno dla pasażerów, jak i branży lotniczej, co pozwoliło na jej formalne przyjęcie na początku 2018 r.

CZĘŚĆ PIERWSZA

INSPEKCJE

1. INFORMACJE OGÓLNE

Celem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa jest zapobieganie aktom nieprawnej ingerencji w stosunku do cywilnych statków powietrznych w celu ochrony osób i towarów.

Na poziomie unijnym wdrażanie przepisów dotyczących ochrony lotnictwa opiera się na dwuetapowym systemie kontroli zgodności, tj. na inspekcjach przeprowadzanych przez Komisję, które są uzupełniane ocenami sprawozdań rocznych państw członkowskich na temat działań kontrolnych (audyty bezpieczeństwa, inspekcje i testy) prowadzonych przez każde państwo członkowskie na szczeblu krajowym.

Zgodnie z art. 15 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Komisja jest zobowiązana do przeprowadzania inspekcji – w tym inspekcji portów lotniczych, operatorów i podmiotów stosujących normy ochrony lotnictwa – w celu monitorowania stosowania rozporządzenia przez państwa członkowskie i, w miarę potrzeby, formułowania zaleceń mających na celu poprawę ochrony lotnictwa. Także Szwajcaria jest objęta tym programem unijnym, natomiast Norwegia i Islandia podlegają inspekcjom przeprowadzanym na podstawie analogicznych przepisów przez Urząd Nadzoru EFTA.

W 2017 r. Komisja powierzyła zadanie przeprowadzenia inspekcji zespołowi, w którego skład wchodziło siedmiu inspektorów ochrony lotnictwa zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy. Wsparcia przy prowadzeniu inspekcji udziela grupa ok. 100 krajowych audytorów mianowanych przez państwa członkowskie oraz Islandię, Norwegię i Szwajcarię, którzy uzyskali kwalifikacje do udziału w inspekcjach

Komisji w ramach zapewnionego przez nią szkolenia; począwszy od 2016 r.¹, inspektorzy Urzędu Nadzoru EFTA (ESA) i Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) również biorą udział w działaniach w tym obszarze w charakterze pełnoprawnych inspektorów. Znaczna liczba krajowych audytorów biorących udział w inspekcjach przeprowadzanych przez Komisję pozwala zapewnić system wzajemnej oceny i umożliwia rozpowszechnianie metod i najlepszych praktyk wśród państw członkowskich. W załączniku 1 przedstawiono zestawienie wszystkich kontroli zgodności przeprowadzonych przez Komisję oraz Urząd Nadzoru EFTA w 2017 r.

Zmienione rozporządzeniu Komisji (UE) nr 72/2010 określa procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa. W rozporządzeniu tym zawarto m.in. przepisy dotyczące kwalifikacji i uprawnień inspektorów Komisji oraz przepisy regulujące kwestie związane z przeprowadzaniem kolejnych inspekcji.

Metodyka przeprowadzania tych inspekcji została opracowana w ścisłej współpracy z organami ds. ochrony lotnictwa państw członkowskich i opiera się na kontroli skuteczności wdrażania środków ochrony. Aby zapewnić odpowiednią wykładnię wymogów i procedur w celu zagwarantowania przeprowadzania inspekcji w zharmonizowany sposób, dział ochrony DG ds. Mobilności i Transportu opracowuje i aktualizuje podręczniki dotyczące przeprowadzania inspekcji w portach lotniczych i inspekcji ładunków. Wspomniane podręczniki zawierają również szczegółowe wskazówki i wytyczne dotyczące wszystkich środków ochrony lotnictwa wymaganych zgodnie z unijnymi przepisami. Ponadto zawarto w nich także szczegółowe informacje na temat wszystkich organizacyjnych i praktycznych aspektów związanych z inspekcjami przeprowadzanymi przez Komisję. Podręczniki zawierają informacje niejawnego UE, dlatego też udostępnia się je wyłącznie inspektorom Komisji i właściwym organom w poszczególnych państwach członkowskich.

Komisja przeprowadza inspekcje w urzędach administracji („właściwych organach”) odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa cywilnego w państwach członkowskich, a także inspekcje ograniczonej liczby portów lotniczych, operatorów i podmiotów stosujących normy ochrony lotnictwa. Celem inspekcji przeprowadzanych w siedzibach właściwych organów jest sprawdzenie, czy państwa członkowskie dysponują odpowiednimi narzędziami – łącznie z krajowym programem kontroli jakości, niezbędnymi uprawnieniami i odpowiednimi zasobami – umożliwiającymi należyte wdrażanie przepisów Unii Europejskiej w zakresie ochrony lotnictwa. Celem inspekcji przeprowadzanych w portach lotniczych jest sprawdzenie, czy właściwy organ odpowiednio monitoruje skuteczność wdrażania środków ochrony lotnictwa i czy dysponuje możliwością szybkiego wykrywania i usuwania potencjalnych uchybień. W obydwu tych przypadkach wszelkie uchybienia wykryte przez inspektorów Komisji muszą zostać usunięte w ustalonych ramach czasowych; sprawozdania z inspekcji udostępnia się wszystkim państwom członkowskim.

Chociaż większość kontroli została przeprowadzona zgodnie z pierwotnie przewidzianym planem inspekcji, to z różnych, należyte uzasadnionych, powodów dokonano zmiany terminów czterech inspekcji.

Komisja zorganizowała w marcu posiedzenie grupy roboczej ds. inspekcji z udziałem kierowników departamentów państw członkowskich ds. kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, aby zapewnić państwom członkowskim możliwość zapoznania się z informacjami zwrotnymi zgromadzonymi w trakcie przeprowadzania inspekcji, a także aby promować przejrzystość i zharmonizować metody kontroli zgodności.

1.1 Działania Komisji w obszarze wieloletniej kontroli zgodności

Aby uzyskać odpowiednie gwarancje w zakresie poziomu zgodności państw członkowskich z odpowiednimi przepisami, Komisja stosuje podejście oparte na wieloletniej kontroli zgodności. Przeprowadzając inspekcję

¹ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/472 z dnia 31 marca 2016 r., Dz.U. L 85, s. 28.

w siedzibie właściwego organu albo dokonując inspekcji przynajmniej jednego portu lotniczego znajdującego się na terytorium danego państwa, gromadzi w ten sposób dowody stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i przepisów wykonawczych do tego rozporządzenia przez poszczególne państwa członkowskie w ramach dwuletniego cyklu. Ponadto w ramach pięcioletniego cyklu Komisja gromadzi dowody stosowania wspólnych podstawowych norm w zakresie ochrony lotnictwa w portach lotniczych wybranych w niemożliwy do przewidzenia sposób, stanowiących co najmniej 15 % wszystkich unijnych portów lotniczych podlegających przepisom rozporządzenia (UE) nr 300/2008, z uwzględnieniem największych portów lotniczych pod względem liczby obsługiwanych pasażerów w każdym państwie członkowskim.

Zgodnie z wymogami rozporządzenia ramowego państwa członkowskie są odpowiedzialne przede wszystkim za kontrolowanie zgodności wdrażania wspólnych podstawowych norm w portach lotniczych oraz przez przewoźników lotniczych i przez podmioty odpowiedzialne za kwestie ochrony. Inspekcje przeprowadzane przez Komisję w losowo wybranych portach lotniczych stanowią miarodajny wyznacznik ogólnego poziomu zgodności w poszczególnych państwach członkowskich.

Częstotliwość i zakres przeprowadzanych przez Komisję inspekcji zostały określone w strategii monitorowania wdrażania unijnych norm ochrony lotnictwa opracowanej przez DG ds. Mobilności i Transportu. W strategii tej uwzględniono wielkość sektora lotnictwa w poszczególnych państwach członkowskich, reprezentatywną próbę rodzajów operacji przeprowadzanych w portach lotniczych, zasady stosowania przepisów w zakresie ochrony lotnictwa, wyniki wcześniejszych inspekcji przeprowadzonych przez Komisję, oceny krajowych rocznych sprawozdań w zakresie kontroli jakości, incydenty dotyczące bezpieczeństwa (akty bezprawnej ingerencji), poziomy zagrożenia oraz inne czynniki i oceny, które wywierają wpływ na częstotliwość monitorowania.

Od 2010 r. wartość wskaźnika zgodności² obliczanego w trakcie inspekcji przeprowadzanych przez Komisję utrzymuje się na poziomie około 80 % (2010 r. – 80 %, 2011 r. – 80 %, 2012 r. – 83 %; 2013 r. – 80 %, 2014 r. – 81 %, 2015 r. – 80 %, 2016 r. – 79 %; 2017 r. – 81 %); względnie stabilny poziom tego wskaźnika nie oznacza jednak, że państwa członkowskie nie zwiększały swoich wysiłków w tym zakresie; wprost przeciwnie, państwa członkowskie znacznie zwiększyły swoje wysiłki w obszarze ochrony lotnictwa, ponieważ z biegiem lat obowiązujące wymogi stawały się coraz bardziej restrykcyjne, w szczególności w dziedzinach takich jak ochrona ładunków, kontrole bezpieczeństwa w zakresie płynów i żeli lub stosowanie metod wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych.

² Aby zapewnić porównywalność i umożliwić ocenę poziomów zgodności w miarę upływu czasu, Komisja oblicza swój wskaźnik zgodności, stosując metodę, w ramach której w obliczeniach bierze się pod uwagę wyłącznie główne wymogi w zakresie ochrony najczęściej poddawane inspekcjom. Zalicza się do nich wymogi w zakresie ochrony portu lotniczego, ochrony statków powietrznych, ochrony pasażerów i bagażu podręcznego oraz ochrony bagażu rejestrowanego. Środki w zakresie ochrony są grupowane w zestawy bezpośrednio powiązanych wymogów ochrony i oceniane jako całość. Stosuje się następnie stały współczynnik ważenia odzwierciedlający poziom wdrożenia dla poszczególnych grup w poniższy sposób:

- zestawowi bezpośrednio powiązanych ze sobą wymogów, które sklasyfikowano jako „w pełni zgodne”, przypisuje się wagę 100 %;
- zestawowi bezpośrednio powiązanych ze sobą wymogów, które sklasyfikowano jako „zgodne, choć zaleca się wprowadzenie udoskonaleń”, przypisuje się wagę 75 %;
- zestawowi bezpośrednio powiązanych ze sobą wymogów, które sklasyfikowano jako „niezgodne”, przypisuje się wagę 50 %;
- zestawowi bezpośrednio powiązanych ze sobą wymogów, które sklasyfikowano jako „niezgodne i charakteryzujące się poważnymi uchybieniami”, przypisuje się wagę 25 %.

Ogólny wskaźnik zgodności w danym roku odpowiada zatem sumie współczynników ważonych podzielonej przez liczbę sklasyfikowanych zestawów bezpośrednio powiązanych ze sobą wymogów.

2. INSPEKCJE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW KRAJOWYCH

W 2017 r. Komisja kontynuowała piąty cykl inspekcji właściwych organów. W sumie w ciągu roku przeprowadzono dziewięć inspekcji właściwych organów. W większości państw członkowskich inspekcje te wykazały znaczącą poprawę w stosunku do wcześniejszych inspekcji.

Uchybienia, które najczęściej wykrywano w 2017 r., dotyczyły głównie niedociągnięć w procesie wdrażania krajowych programów kontroli jakości. Odnotowano trudności z zapewnieniem, aby porty lotnicze, przewoźnicy lotniczy i podmioty regulowane posiadające obowiązki związane z ochroną uaktualniali i realizowali programy w zakresie ochrony zgodnie z rozporządzeniami i decyzjami wykonawczymi Komisji. Ponadto niektóre państwa członkowskie nie przeprowadzały działań monitorujących w stosunku do zagranicznych przewoźników lotniczych w dostatecznie regularny sposób i nie stosowały w pełni niektórych metod kontroli zgodności, które są wymagane zgodnie z rozporządzeniem. Było to spowodowane ograniczonymi zasobami i wzrostem liczby odpowiednich podmiotów. Mimo to większość państw członkowskich, w których przeprowadzono inspekcje, dostosowała swoje krajowe programy ochrony lotnictwa do przepisów unijnych, w przeważającym stopniu wdrożyła wymogi dotyczące szkoleń w zakresie ochrony, spełniła wymogi dotyczące minimalnej częstotliwości przeprowadzania inspekcji dotyczących środków ochrony stosowanych w portach lotniczych i zapewniła usunięcie wykrytych uchybień w wyznaczonych terminach.

3. INSPEKCJE POCZĄTKOWE W PORTACH LOTNICZYCH

W 2017 r. w portach lotniczych przeprowadzono osiemnaście inspekcji początkowych. Inspekcje te obejmowały wszystkie zagadnienia wchodzące w zakres odpowiednich obszarów ochrony w poszczególnych portach lotniczych. Ogólny odsetek podstawowych środków uznanych za zgodne wyniósł w 2017 r. 81 %, tj. mniej więcej tyle samo co w poprzednich latach³.

Wyniki inspekcji przeprowadzonych po ośmiu latach wdrażania rozporządzenia (WE) nr 300/2008 odzwierciedlają wysiłki podjęte w tym zakresie przez właściwe organy i branżę. Większość wymogów w zakresie ochrony przewidzianych w tym ambitnym akcie prawnym została wdrożona prawidłowo; w przypadku najistotniejszych obszarów ochrony lotnictwa poziom zgodności utrzymywał się na stabilnym poziomie wynoszącym około 80 %. Wciąż jednak istnieją możliwości zwiększenia skuteczności wdrażania niektórych środków.

Większość stwierdzonych uchybień w dalszym ciągu była spowodowana czynnikiem ludzkim. Do uchybień tych dochodziło głównie w związku z praktycznym wdrażaniem środków w niektórych obszarach, w których ustanowiono nowe wymogi prawne lub w których obowiązujące wcześniej wymogi zostały istotnie zmienione aktami wykonawczymi do rozporządzenia. W szczególności niektóre przepisy dotyczące kontroli dostępu, kontroli personelu i kontroli bagażu podręcznego będą wymagały podejmowania dalszych wysiłków ze strony właściwych organów, zainteresowanych stron z branży i Komisji Europejskiej. Przeszukania statku powietrznego stanowiły kolejny obszar, w którym należy podjąć wzmożone wysiłki. Kwestie te należy rozwiązać, podejmując bardziej wytężone działania na poziomie krajowym w zakresie kontroli jakości w odpowiednich obszarach.

W 2017 r. ponownie odnotowano wysokie poziomy zgodności w obszarze kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, zaopatrzenia pokładowego, szkolenia i sprzętu służącego do ochrony, po tym jak w 2015 i 2016 r. uzyskano stosunkowo dobre wyniki w tym zakresie z uwagi na wzrost wiedzy na temat zmienionych przepisów wykonawczych i większe doświadczenie praktyczne w tym zakresie, co przełożyło się na poprawę przejrzystości i spójności środków.

³

Zob. rozdział 1.1.

4. KOLEJNE INSPEKCJE

Zgodnie z art. 13 rozporządzenia Komisji (UE) nr 72/2010, z późniejszymi zmianami, Komisja rutynowo przeprowadza ograniczoną liczbę kolejnych inspekcji. Inspekcje tego rodzaju przeprowadza się w przypadku stwierdzenia większej liczby poważnych uchybień podczas inspekcji początkowej, ale również na losowo dobranych próbach w celu sprawdzenia, czy właściwe organy posiadają uprawnienia niezbędne do żądania usunięcia stwierdzonych uchybień w wyznaczonych ramach czasowych. W 2017 r. przeprowadzono cztery takie inspekcje, a ich wyniki potwierdziły, że większość stwierdzonych uchybień została usunięta.

5. OCENY ROCZNYCH SPRAWOZDAŃ DOTYCZĄCYCH KONTROLI JAKOŚCI SPORZĄDZONYCH PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE

Zgodnie z pkt 18 w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 r. zmieniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego państwa członkowskie mają obowiązek corocznego składania Komisji sprawozdania na temat środków podjętych w celu wypełnienia swoich zobowiązań wynikających z tego rozporządzenia, jak również na temat sytuacji w zakresie ochrony lotnictwa w portach lotniczych znajdujących się na ich terytorium. Zawartość sprawozdania musi być zgodna z dodatkiem III, a jego format musi odpowiadać wzorowi udostępnionemu przez Komisję.

Ocena tych sprawozdań – niezależnie od przeprowadzania standardowych inspekcji przez Komisję – stanowi narzędzie, dzięki któremu Komisja może ściśle śledzić proces wdrażania rozbudowanych krajowych środków kontroli jakości, co umożliwia jej szybkie wykrywanie i korygowanie uchybień w poszczególnych państwach członkowskich.

W ramach oceny Komisja przeprowadza analizę prawidłowości procesu monitorowania portów lotniczych, przewoźników lotniczych i innych podmiotów odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa, poziomów monitorowania liczby roboczości w tym obszarze, zakresu i częstotliwości podejmowania odpowiedniego połączenia działań w obszarze kontroli zgodności, krajowych poziomów zgodności, podejmowanych działań następczych oraz korzystania z uprawnień w zakresie egzekwowania przepisów.

Wyniki oceny sprawozdań rocznych z 2017 r. wykazały znaczną poprawę w porównaniu z 2016 r., jeśli chodzi o kwestie regularnego monitorowania, poziomów osobodni przeznaczonych na monitorowanie w terenie oraz minimalnych częstotliwości. Obszary takie jak zakres działań monitorujących, a także środki egzekwowania prawa stosowane w celu zapewnienia usunięcia stwierdzonych niedociągnięć i uniemożliwienia ich ponownego wystąpienia wydają się być dobrze wdrożone, jako że usprawnienia będące przedmiotem weryfikacji w poprzednich latach zostały utrzymane w większości państw członkowskich. Ze sprawozdań wynika jednak, że państwa członkowskie nadal mają trudności z wdrażaniem badań niektórych obszarów ochrony, które mają być objęte zakresem rozporządzenia.

Komisja przekazała poszczególnym państwom członkowskim formalną, indywidualną, kompleksową ocenę, w której zwróciła uwagę na określone niedociągnięcia i słabe punkty, oraz wystąpiła do państw członkowskich o przedstawienie odpowiednich działań służących usunięciu tych niedociągnięć i słabych punktów. Realizacja tych planów działania będzie ściśle śledzona przez Komisję, a w przypadku gdy państwo członkowskie potwierdzi istnienie braków lub niedociągnięć, na które Komisja zwróciła uwagę, i nie zaproponuje odpowiednich środków naprawczych, podjęte zostaną formalne kroki.

6. OCENY PORTÓW LOTNICZYCH W PAŃSTWACH TRZECICH

W ciągu tego roku przeprowadzono ocenę jednego portu lotniczego w Stanach Zjednoczonych (międzynarodowy port lotniczy Charlotte) w ramach uzgodnień roboczych z Administracją Bezpieczeństwa

Transportu USA przyjętych na podstawie umowy o transporcie lotniczym UE-USA⁴. Tego rodzaju oceny przeprowadza się regularnie w ramach jednolitego obszaru ochrony; wyniki wspomnianej oceny potwierdziły, że standard środków ochrony wdrażanych przez Stany Zjednoczone nadal pozostaje równoważny standardowi środków ochrony wdrażanych na podstawie prawodawstwa Unii Europejskiej odnoszącego się do ochrony lotnictwa.

Zgodnie z zasadami zawartymi w europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa z 2015 r. Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE) współdziałała intensywnie z Ministerstwem Transportu Singapuru na rzecz ustanowienia jednolitego obszaru ochrony UE–Singapur. W kontekście ustalania, czy środki ochrony lotnictwa Republiki Singapuru odpowiadają środkom wymaganym na mocy prawodawstwa UE, unijny zespół inspekcyjny przeprowadził wizytę oceniającą w porcie lotniczym Singapur-Changi (w październiku 2017 r.). Sformalizowanie jednolitego obszaru ochrony powinno nastąpić na początku 2018 r.

7. SPRAWY W TOKU, PRZYPADKI Z ART. 15 I POSTĘPOWANIA PRAWNE

Dokumentacja kontrolna pozostaje otwarta do czasu, aż Komisja uzna, że zrealizowano odpowiednie działania naprawcze. Czas otwarcia sprawy zależy zatem od dobrej współpracy z danym państwem członkowskim. Możliwe było zamknięcie trzydziestu dwóch spraw (dwadzieścia spraw dotyczyło inspekcji w portach lotniczych, a dwanaście – inspekcji właściwych organów). W sumie na koniec roku w toku pozostawało dziesięć spraw dotyczących właściwych organów i siedemnaście spraw dotyczących portów lotniczych.

Jeżeli stwierdzone uchybienia we wdrażaniu środków ochrony w porcie lotniczym zostają uznane za poważne na tyle, aby mieć znaczny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa cywilnego w Unii, Komisja stosuje przepisy art. 15 rozporządzenia Komisji (UE) nr 72/2010. Oznacza to, że wszystkie pozostałe właściwe organy zostają ostrzeżone o sytuacji i powinny rozważyć zastosowanie środków kompensacyjnych w odniesieniu do lotów z danego portu lotniczego. W 2017 r. nie wszczęto żadnej sprawy na podstawie art. 15.

Niezależnie od tego, czy art. 15 zostaje zastosowany, czy nie, innym ewentualnym środkiem, zwłaszcza w przypadku długotrwałego niepodejmowania środków zaradczych bądź ponownego wystąpienia uchybień, jest wszczęcie przez Komisję postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego. W 2017 r. wszczęto postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciwko dwóm państwom członkowskim, w których przedstawiono fakty potwierdzające, że krajowy program kontroli jakości nie został wdrożony w wystarczającym stopniu, a zmienione wersje krajowych programów ochrony i krajowych programów kontroli jakości nie zostały oficjalnie przyjęte.

CZĘŚĆ DRUGA

PRZEPISY PRAWA I NARZĘDZIA DODATKOWE

1. PRZEPISY PRAWA

Lotnictwo cywilne jest nadal atrakcyjnym celem dla grup terrorystycznych, a przeciwdziałanie temu zagrożeniu wymaga wdrożenia proporcjonalnych środków ochrony opartych na analizie ryzyka. W związku z tym Komisja i państwa członkowskie stale dostosowują środki zmniejszające ryzyko w celu osiągnięcia najwyższego poziomu ochrony przy jednoczesnym zminimalizowaniu negatywnego wpływu na działalność sektora lotnictwa.

⁴ Dz.U. L 134 z 25.5.2007, s. 4.

W maju 2017 r. Komisja przyjęła rozporządzenie (UE) 2017/815 z dnia 12 maja 2017 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia niektórych szczególnych środków ochrony lotnictwa. Niepubliczne przepisy oparte na zasadzie wiedzy koniecznej zostały wprowadzone w wyniku przyjęcia decyzji wykonawczej Komisji C(2017) 3030 z dnia 15 maja 2017 r. zmieniającej decyzję C(2015) 8005 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia niektórych szczególnych środków ochrony lotnictwa.

Komisja przyjęła również rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/837 z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie sprostowania polskiej i szwedzkiej wersji rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998 ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego.

2. UNIJNA BAZA DANYCH BEZPIECZNEGO ŁAŃCUCHA DOSTAW

Baza danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców⁵ jest jedynym narzędziem prawnym, którym zarejestrowani agenci mogą się posługiwać od dnia 1 czerwca 2010 r. do celów weryfikacji przy przyjmowaniu przesyłek od innego zarejestrowanego agenta lub od znanego nadawcy. Z dniem 1 lutego 2012 r. bazę rozszerzono o wykaz przewoźników lotniczych uprawnionych do przewozów ładunków i poczty do UE z portów lotniczych państw trzecich (ACC3). W 2013 r. bazę tę poszerzono ponadto o wykaz unijnych podmiotów zatwierdzających ds. ochrony lotnictwa zatwierdzonych przez państwa członkowskie. Zmieniono również nazwę bazy na „unijna baza danych bezpiecznego łańcucha dostaw”⁶, aby lepiej odzwierciedlała ona poszerzony zakres jej stosowania. Na koniec 2017 r. w bazie tej figurowało około 14 000 zarejestrowanych agentów, znanych nadawców, niezależnych podmiotów zatwierdzających, przewoźników lotniczych ACC3, zarejestrowanych dostawców oraz zarejestrowanych agentów i znanych nadawców z państw trzecich. Przez cały rok 2017 utrzymano również docelowy wskaźnik dostępności wynoszący 99,5 %.

CZĘŚĆ TRZECIA

PRÓBY, BADANIA ORAZ NOWE INICJATYWY

1. PRÓBY

„Próba” w rozumieniu prawodawstwa Unii Europejskiej odnoszącego się do ochrony lotnictwa cywilnego jest przeprowadzana wówczas, gdy państwo członkowskie ustala z Komisją, że przez ograniczony okres będzie stosowało określony środek lub określoną metodę nieuznawane na mocy obowiązujących przepisów prawa w celu zastąpienia jednego z uznanych środków kontroli w zakresie ochrony, pod warunkiem że taka próba nie spowoduje uszczerbku dla ogólnego poziomu ochrony. Terminu tego w znaczeniu prawnym nie stosuje się, gdy państwo członkowskie lub zainteresowany podmiot dokonuje oceny nowego środka kontroli w zakresie ochrony opracowanego w uzupełnieniu do metody lub metod objętych już przepisami prawa.

W 2017 r. zakończono dwie próby prowadzone w Niderlandach i we Francji. Dotyczyły one zastosowania nowej generacji urządzeń do kontroli bezpieczeństwa bagażu podręcznego, niewymagających wyjmowania laptopów przed kontrolą, oraz urządzeń do kontroli butów, wykrywających zarówno metal, jak i materiały wybuchowe, w połączeniu z bramkami do wykrywania metalu i urządzeniami do prześwietlania osób. Obie

⁵ Komisja ustanowiła przedmiotową bazę danych, z której korzystanie jest obowiązkowe dla podmiotów w łańcuchu dostaw, na mocy rozporządzenia (UE) nr 185/2010 i decyzji C(2010)774.

⁶ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1116/2013 z dnia 6 listopada 2013 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010, Dz.U. L 299 z 9.11.2013, s. 1.

próby przyniosły pozytywne wyniki, przy czym w odniesieniu do próby dotyczącej urządzeń do kontroli butów rozważone zostanie wprowadzenie w 2018 r. zmian w przepisach. W ciągu 2017 r. nie przeprowadzono ani nie rozpoczęto żadnych innych prób.

2. BADANIA I SPRAWOZDANIA

W październiku 2017 r. Komisja otrzymała badanie⁷ dotyczące zabezpieczenia stref ogólnodostępnych w portach lotniczych UE. W badaniu przeanalizowano środki podjęte w 11 europejskich portach lotniczych w celu zabezpieczenia stref publicznych, oceniono ich skuteczność i sformułowano zalecenia, w szczególności odnośnie do wytycznych, ocen ryzyka i wymiany informacji.

Pod koniec 2017 r. DG MOVE zleciła badanie na temat korzyści ekonomicznych (oraz innych korzyści), jakie związane są z jednolitym obszarem ochrony, w celu przeanalizowania korzyści ekonomicznych i innych w ramach istniejących ustaleń dotyczących jednolitych obszarów ochrony UE–USA, UE–Kanada oraz UE–Czarnogóra. Jeżeli badanie potwierdzi znaczenie korzyści ekonomicznych (lub innych korzyści), jakie niesie ze sobą jednolity obszar ochrony, może to posłużyć jako dodatkowa zachęta do kontynuowania działań na rzecz globalnego zrównoważenia ochrony lotnictwa oraz zaangażowania w rozmowy w sprawie jednolitego obszaru ochrony z naszymi głównymi partnerami. Badanie zostanie zakończone we wrześniu 2018 r.

3. NOWE INICJATYWY

Osiągnięto dalsze postępy dotyczące planu rozwoju technologii w dziedzinie ochrony lotnictwa. Plan, w którym wyznaczono różne działania obejmujące wszystkie aspekty technologii i metod ochrony, służy za punkt odniesienia dla wszystkich europejskich podmiotów zaangażowanych w badania naukowe w dziedzinie ochrony lotnictwa.

Jeśli chodzi o ładunki lotnicze, Komisja kontynuowała ścisłą współpracę z państwami członkowskimi, aby negocjować wdrożenie systemu analizy danych ładunku przekazywanych przed załadunkiem (system PLACI). W związku z tym kontynuowano dalszą współpracę ze środowiskiem organów celnych w kontekście trwających międzynarodowych działań, które podjęto w ramach wspólnej grupy roboczej ICAO/WCO do spraw danych ładunku przekazywanych z wyprzedzeniem i w których Komisja czynnie uczestniczy wraz z DG ds. Mobilności i Transportu oraz DG ds. Podatków i Unii Celnej. Celem tej współpracy, w której biorą udział organy państwowe i zainteresowane strony, jest uzgodnienie wspólnych zasad oraz ewentualnych norm i zalecanych praktyk, które mają zostać przyjęte i wdrożone, jeżeli dane państwo lub region zdecyduje o zastosowaniu takiej koncepcji w jednym lub we wszystkich modelach biznesowych w dziedzinie ładunku lotniczego i poczty lotniczej.

CZĘŚĆ CZWARTA

DIALOG Z ORGANAMI MIĘDZYNARODOWYMI I PAŃSTWAMI TRZECIMI

1. INFORMACJE OGÓLNE

Komisja współpracuje z organami międzynarodowymi i kluczowymi partnerami handlowymi oraz uczestniczy w innych posiedzeniach międzynarodowych, takich jak coroczne posiedzenie zespołu ds. ochrony lotnictwa ICAO, zapewniając w ten sposób koordynację stanowisk UE. Prowadzony jest dwustronny dialog z niektórymi państwami trzecimi, takimi jak Stany Zjednoczone, Kanada, Australia,

⁷ Badanie zostało przeprowadzone przez firmę konsultingową o&i.

Singapur itd., co umożliwia Komisji osiągnięcie wysokiego poziomu zrozumienia i zaufania w relacjach z państwami mającymi podobne podejście do ochrony lotnictwa.

2. ORGANY MIĘDZYNARODOWE

Komisja wzięła udział w corocznym posiedzeniu Panelu ds. Ochrony Lotnictwa ICAO (AVSECP/28), które odbyło się w Montrealu w dniach 29 maja–2 czerwca 2017 r. i podczas którego przedstawiono globalny plan ochrony lotnictwa cywilnego (GASeP), stanowiący ważny etap polityki AVSEC, który został zatwierdzony na potrzeby przedłożenia go Radzie ICAO.

W następstwie rezolucji Zgromadzenia ICAO A39-19 w sprawie cyberbezpieczeństwa z 2016 r. Komisja wzięła udział w szczycie i wystawie ICAO poświęconym kwestiom cyberbezpieczeństwa, w ramach wspólnego wydarzenia z zakresu bezpieczeństwa i ochrony pod nazwą „Making sense of cyber” (Dubaj, Zjednoczone Emiraty Arabskie, kwiecień 2017 r.). DG MOVE przedstawiła całościową wizję UE w kwestii tworzenia strategii cyberbezpieczeństwa uwzględniającej wielodyscyplinarne podejście w celu przeciwdziałania cyberzagrożeniom w lotnictwie i ich zwalczania. Zwrócono się do ICAO o podjęcie tego wyzwania i zajęcie się kwestią cyberbezpieczeństwa w lotnictwie w skali globalnej.

3. PAŃSTWA TRZECIE

W dniu 21 marca 2017 r. Stany Zjednoczone ogłosiły środki służące wzmocnieniu ochrony lotnictwa w ramach tzw. poprawki nadzwyczajnej/dyrektywy w sprawie ochrony [*Emergency Amendment/Security Directive* (EA/SD)], zgodnie z którymi przewoźnicy lotniczy obsługujący loty z niektórych państw do Stanów Zjednoczonych otrzymali zakaz przewożenia urządzeń elektronicznych większych niż telefon komórkowy/smartfon w bagażu podręcznym. Zjednoczone Królestwo wdrożyło podobne zasady w odniesieniu do lotów z ograniczonej liczby państw do Zjednoczonego Królestwa.

W dniu 29 marca 2017 r. państwa członkowskie i odpowiednie służby Komisji Europejskiej i ESDZ (w tym Centrum Analiz Wywiadowczych) spotkały się w celu omówienia sytuacji zagrożenia w świetle ograniczeń wprowadzonych przez władze Zjednoczonego Królestwa i Stanów Zjednoczonych. Komisja nawiązała bezpośrednie kontakty z władzami Stanów Zjednoczonych, a następnie odbyła szereg spotkań technicznych w celu omówienia zagrożeń, podatności na zagrożenia i ryzyka. Strony uzgodniły, że konieczne jest wspólne działanie na rzecz poprawy ochrony lotnictwa i przeciwdziałania razem zagrożeniom w perspektywie średnio- i długoterminowej.

Szereg środków wynikających z przepisów EA/SD zostało zaabsorbowanych przez istniejące środki unijne w oparciu o solidny system ochrony obowiązujący w UE, co sprawiło, że przedmiotowa poprawka nadzwyczajna miała ograniczony wpływ w UE. Trwają konsultacje i wspólne prace między UE a USA w tej sprawie, a cała kwestia przenośnych urządzeń elektronicznych okazała się dobrą okazją do dalszego wzmocnienia dialogu i zaangażowania na rzecz współpracy między stronami.

Na szczęblu ICAO, przy silnym wsparciu ze strony państw członkowskich i Komisji, utworzono grupę zadaniową, która ma zająć się kwestią przewożenia przenośnych urządzeń elektronicznych na pokładzie statku powietrznego. Grupa zadaniowa spotkała się w lipcu w Paryżu i przedstawiła szereg zaleceń dotyczących sposobów ograniczenia zagrożenia związanego z ukrywanymi materiałami wybuchowymi bez konieczności zakazywania przedmiotów w rodzaju przenośnych urządzeń elektronicznych. Ponadto ICAO powołała wielostronną grupę ds. bezpieczeństwa ładunków, aby przeanalizować powiązane aspekty bezpieczeństwa, ochrony i ułatwień w tym zakresie.

Tak jak w poprzednich latach, Komisja prowadziła aktywny dialog na temat ochrony lotnictwa na licznych forach ze Stanami Zjednoczonymi, w szczególności w ramach Grupy ds. Współpracy UE–USA w dziedzinie Ochrony Transportu. Celem tej grupy jest wspieranie współpracy w wielu obszarach wspólnego zainteresowania oraz zapewnianie dalszego funkcjonowania ustaleń dotyczących jednolitego obszaru ochrony i wzajemnego uznawania odpowiednio systemów UE i Stanów Zjednoczonych odnoszących się do ładunku lotniczego i poczty lotniczej. Obie inicjatywy są korzystne dla operatorów transportu lotniczego pod względem oszczędności czasu, kosztów i złożoności operacji.

Jeżeli chodzi o budowanie zdolności, dostosowano projekt CASE⁸ poprzez zaproponowanie nowych działań umożliwiających lepsze reagowanie w kontekście potrzeb wyrażanych przez państwa partnerskie oraz zmieniającego się obrazu zagrożeń. Ponadto w ramach komponentu szkoleniowego rozpoczęto realizację szeregu działań krajowych na zasadzie subregionalnej. Główne kwestie dotyczyły korzystania ze sprzętu służącego do ochrony, szkolenia krajowych audytorów oraz warsztatów na temat ocen podatności na zagrożenia.

Przy okazji dialogu na temat transportu prowadzonego z Singapurem (czerwiec 2017 r.) podpisano porozumienie administracyjne, aby pokazać stałe zaangażowanie w realizację koncepcji jednolitego obszaru ochrony UE–Singapur. W następstwie kompleksowego procesu, który obejmował ćwiczenie symulacyjne w celu przeanalizowania przepisów dotyczących ochrony lotnictwa w Singapurze, oraz pozytywnego wyniku wizyty oceniającej w porcie lotniczym Singapur-Changi (w październiku 2017 r.) przygotowano projekt wniosku ustawodawczego, który został skonsultowany z państwami członkowskimi na forum Komitetu Regulacyjnego ds. Ochrony Lotnictwa i przedłożony kolegium komisarzy (w grudniu 2017 r.)⁹.

⁸ Na początku 2016 r. uruchomiono finansowany przez UE i wdrażany przez ECAC projekt dotyczący bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Afryce i na Półwyspie Arabskim (CASE) na okres czterech lat. Jego celem jest wspieranie wysiłków państw partnerskich, w Afryce i na Półwyspie Arabskim, w celu złagodzenia zagrożeń dla lotnictwa cywilnego i poprawy poziomów zgodności z międzynarodowymi wymogami, ze szczególnym uwzględnieniem środków kontroli jakości.

⁹ Ostatecznie przyjęta wersja tego aktu: Dz.U. L 10 z 13.1.2018, s. 5. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/55 z dnia 9 stycznia 2018 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998 w zakresie dodania Republiki Singapuru do państw trzecich uznawanych za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa cywilnego (Tekst mający znaczenie dla EOG)