KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 23.7.2015 r.
COM(2015) 360 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

SPRAWOZDANIE ROCZNE ZA ROK 2014 Z WDRAŻANIA ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 300/2008 W SPRAWIE WSPÓLNYCH ZASAD W DZIEDZINIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

SPRAWOZDANIE ROCZNE ZA ROK 2014 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 2014 r.

WPROWADZENIE

Najważniejsze wydarzenia w 2014 r. to wejście w życie pierwszego etapu opartych na technologii kontroli płynów, żeli i aerozoli przewożonych przez pasażerów w bagażu kabinowym, a także zakończenie fazy przejściowej wdrożenia wymogów dotyczących ładunków i poczty przywożonych do UE. Obie kwestie były przedmiotem licznych debat przed ich wejściem w życie; poprzedzono je intensywnym etapem przygotowawczym, który umożliwił sprawną i terminową realizację.

Kolejnym etapem prac konsolidacyjnych rozpoczętych w 2013 r. było przyjęcie przez Komisję w czerwcu 2014 r. nowego pakietu legislacyjnego mającego na celu wyjaśnienie, harmonizację i uproszczenie istniejących środków ochrony lotnictwa. Państwa członkowskie i zainteresowane strony z zadowoleniem przyjęły zmiany, które poprawiają jasność prawa, zapobiegają rozbieżnym interpretacjom przepisów oraz jeszcze lepiej gwarantują jak najskuteczniejsze wdrożenie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa. Pakiet obejmował także dostosowanie programu upoważnionych przedsiębiorców oraz systemu ochrony lotnictwa dla zarejestrowanych agentów i znanych nadawców. Dostosowanie to umożliwia wzajemne uznawanie niektórych czynności prowadzonych przez właściwe organy, ułatwia działanie sektorowi i organom rządowym, przy jednoczesnym utrzymaniu obecnych poziomów ochrony.

W związku z wynikami oceny ryzyka w UE, zwłaszcza ryzyka dla pasażerów, w 2014 r. prowadzono intensywne prace nad dalszą poprawą zdolności wykrywania materiałów wybuchowych. Wynikiem tych prac były przepisy określające korzystanie z urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD) do kontroli pasażerów, bagażu i ładunku. Stosowanie ETD w kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego będzie obowiązkowe od września 2015 r. Równolegle przeprowadzono dwie kolejne rundy oceny ryzyka ładunków lotniczych.

Na arenie międzynarodowej Komisja z sukcesem uczestniczyła we wszystkich istotnych wydarzeniach i forach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), gdzie nadal odgrywa ważną rolę w koordynacji stanowiska i strategii UE w zakresie ochrony lotnictwa na świecie. Komisja jest w pełni zaangażowana w kontakty z kluczowymi partnerskimi państwami trzecimi oraz organizacjami regionalnymi, a w 2014 r. zarówno sama zorganizowała szereg dwustronnych i wielostronnych spotkań, jak i uczestniczyła w takich spotkaniach. Szczególny nacisk położono na działania służące podnoszeniu świadomości w regionie Afryki w celu ułatwienia sprawnego wdrożenia wymogów dotyczących ładunków i poczty przywożonych do UE.

Kolejnym obszarem są inspekcje UE służące monitorowaniu wdrożenia środków ochrony lotnictwa przez państwa członkowskie i właściwych operatorów; w obszarze tym przez cały rok trwała ścisła współpraca między państwami członkowskimi a Komisją. W 2014 r. poziomy zgodności z wymogami nadal były stabilne i nie wymagały zawieszenia stosowania ogólnounijnego systemu jednolitego obszaru ochrony.

CZĘŚĆ 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 dziewięciu inspektorów ochrony lotnictwa cywilnego zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy. Wspomnianą działalność inspekcji wspiera 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. W załączniku 1 przedstawiono zestawienie wszystkich kontroli przestrzegania przepisów przeprowadzonych dotychczas przez Komisję oraz Urząd Nadzoru EFTA.

2. INSPEKCJE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW KRAJOWYCH

W 2014 r. Komisja zakończyła trzeci cykl inspekcji właściwych organów i rozpoczęła czwarty cykl. Niniejsze sprawozdanie obejmuje wszystkie inspekcje przeprowadzone w 2014 r. w ramach obu cykli. W sumie w 2014 r. przeprowadzono inspekcję dziewięciu właściwych organów. W większości państw członkowskich inspekcje te wykazały znaczącą poprawę w stosunku do wcześniejszych inspekcji.

Najczęściej stwierdzane w 2014 r. niedociągnięcia były podobne do tych stwierdzonych w trzecim cyklu i dotyczyły głównie nieznacznych rozbieżności w pełnym dostosowaniu krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego oraz ograniczeń we wdrożeniu krajowych programów kontroli jakości. Jeśli chodzi o programy kontroli jakości, niektóre państwa członkowskie nie monitorują w wystarczającym stopniu znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego i zaopatrzenia lotu głównie ze względu na brak środków, który jest skutkiem presji na budżety publiczne oraz dużej liczby podmiotów, których takie inspekcje dotyczą. Regularne i odpowiednie monitorowanie zagranicznych przewoźników lotniczych również wymagało poprawy w kilku państwach członkowskich poddanych inspekcji. Ponadto niektóre państwa członkowskie nie przestrzegały w pełni minimalnej częstotliwości inspekcji środków bezpieczeństwa w portach lotniczych.

Pozytywnym aspektem jest to, że w przypadku większości państw członkowskich poddanych inspekcji w 2014 r. działania naprawcze w przypadku stwierdzonych niedociągnięć były odpowiednie i środki egzekwowania przepisów były dostępne we wszystkich państwach członkowskich.

3. WSTĘPNE INSPEKCJE W PORTACH LOTNICZYCH

W 2014 r. przeprowadzono dwadzieścia pięć wstępnych inspekcji w portach lotniczych – podobną liczbę jak w 2013 r. Objęto nimi wszystkie zagadnienia (choć nie przy każdej inspekcji). Ogólny odsetek podstawowych środków uznanych za zgodne wyniósł w 2014 r. 81 %, czyli mniej więcej tyle samo, co w ubiegłych latach.

Większość stwierdzonych uchybień, podobnie jak wcześniej, wynikała z błędu człowieka. Występowały one głównie w dziedzinie kontroli, ochrony statków powietrznych oraz wdrożenia niektórych wymogów bezpieczeństwa dla ładunków. Wymienione nieprawidłowości spowodowane czynnikiem ludzkim należy rozwiązać poprzez intensyfikację szkoleń i nadzoru.

Z drugiej strony w 2014 r. odnotowano poprawę w zakresie przestrzegania wymogów dotyczących kontroli dostaw dla portu lotniczego i zaopatrzenia lotu w porównaniu z poprzednimi latami. Poprawę tę można wyjaśnić wzrostem świadomości po kampaniach informacyjnych prowadzonych przez Komisję, jak również zmianami odnośnego prawodawstwa, które zwiększyły jasność i spójność przepisów.

4. KOLEJNE INSPEKCJE

Zgodnie z art. 13 rozporządzenia Komisji (UE) nr 72/2010[1] Komisja rutynowo przeprowadza ograniczoną liczbę kolejnych inspekcji. Takie inspekcje planuje się w przypadku stwierdzenia większej liczby poważnych nieprawidłowości podczas inspekcji wstępnej, a także na losowo wybranych próbach w celu sprawdzenia dokładności krajowych działań w zakresie monitorowania zgodności i sprawozdawczości. W 2014 r. przeprowadzono cztery takie inspekcje i w większości potwierdziły one należyte usunięcie większości stwierdzonych uchybień. Jednakże w dwóch kolejnych inspekcjach stwierdzono, że nadal niezbędne jest ścisłe monitorowanie procesu naprawczego w przypadku ograniczonej liczby utrzymujących się uchybień, co potwierdza znaczenie tego rodzaju działań kontrolnych.

5. OCENY

W trakcie roku przeprowadzono ocenę jednego portu lotniczego w Stanach Zjednoczonych w ramach uzgodnień roboczych z Administracją Bezpieczeństwa Transportu USA przyjętych w ramach umowy o transporcie lotniczym UE-USA[2].

Ponadto sprawozdania z ocen przeprowadzonych na Guernsey, Jersey i Wyspie Man zostały przeanalizowane przez Komitet Regulacyjny ds. Ochrony Lotnictwa, co umożliwiło włączenie portów lotniczych znajdujących się na tych terytoriach do systemu jednolitego obszaru ochrony w UE[3].

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

Dokumentacja kontrolna pozostaje otwarta do czasu, aż Komisja uzna, że zrealizowano odpowiednie działania naprawcze. W 2014 r. zamknięto trzydzieści pięć spraw (dwadzieścia sześć dotyczyło portów lotniczych, a dziewięć — właściwych organów). Zamknięto tyle samo spraw co przeprowadzono nowych inspekcji, co oznacza, że w 2014 r. nie powstały dodatkowe zaległości. W sumie na koniec roku w toku było dziewięć spraw dotyczących właściwych organów i szesnaście spraw dotyczących portów lotniczych.

Jeżeli nieprawidłowości stwierdzone we wdrożeniu środków ochrony w porcie lotniczym zostaną uznane za na tyle poważne, żeby mieć znaczny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa w Unii, Komisja stosuje przepisy art. 15 rozporządzenia Komisji (UE) nr 72/2010. Oznacza to, że wszystkie

[1] 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.

[2] Dz.U. L134 z 25.5.2007, s. 4.

[3] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 687/2014 z dnia 20 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia środków ochrony lotnictwa, równoważności norm ochrony oraz środków ochrony w zakresie ładunków i poczty.

właściwe organy otrzymują ostrzeżenie dotyczące danej sytuacji oraz zachodzi konieczność rozważenia środków kompensacyjnych w odniesieniu do lotów odbywających się z danego portu lotniczego. W 2014 r. nie wszczęto żadnej sprawy z art. 15.

Niezależnie od art. 15, 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 2014 r. w wyniku inspekcji w urzędach administracji krajowej wszczęto jedno takie postępowanie. Zdaniem Komisji państwo członkowskie, którego dotyczy postępowanie, nie zapewniło regularnego monitorowania niektórych środków ochrony w szeregu portów lotniczych na swoim terytorium. Na początku 2015 r. postępowanie to wciąż było w toku. Ponadto jedno postępowanie w sprawie uchybienia, wszczęte w 2013 r. w związku z brakiem krajowych działań monitorujących przewoźników lotniczych działających w państwie członkowskim, mogło zostać zamknięte w 2014 r., po tym jak upewniono się, że państwo członkowskie znacznie zwiększyło liczbę inspekcji.

7. OCENY WŁASNE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Na mocy punktu 18.1 załącznika II do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 zmienionego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 18/2010[4] 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 2013 r. wpłynęły w terminie i były sporządzone według modelu opracowanego przez Komisję. Najważniejsze kwestie ustalone w ramach analizy tych sprawozdań były podobne jak w poprzednich latach i związane z tym, że niektóre państwa członkowskie miały trudności z inspekcją wszystkich środków ochrony, przeprowadzeniem ukrytych kontroli we wszystkich wymaganych obszarach oraz zapewnieniem odpowiednich działań następczych. Komisja kładła zatem nadal szczególny nacisk na te kwestie podczas własnych inspekcji właściwych organów.

CZĘŚĆ DRUGA

PRZEPISY PRAWA I NARZĘDZIA DODATKOWE

1. PRZEPISY PRAWA

Lotnictwo cywilne jest nadal celem grup terrorystycznych i przeciwdziałanie temu zagrożeniu wymaga wdrożenia odpowiednich środków ochrony opartych na analizie ryzyka. Dlatego Komisja i państwa członkowskie stale dostosowują środki łagodzące w celu osiągnięcia najwyższego poziomu bezpieczeństwa przy jednoczesnym zminimalizowaniu negatywnego wpływu na działalność sektora lotnictwa. Nowe przepisy wykonawcze dotyczące ochrony lotnictwa przyjęte w 2014 r. będą dalszym udoskonaleniem ram prawnych rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i jego przepisów wykonawczych.

Jedna z głównych zmian przyjętych w 2014 r. dotyczy korzystania ze specjalnych środków wykrywania materiałów wybuchowych ukrywanych przez pasażerów[5]. Będzie to możliwe dzięki

[4] Rozporządzenie wykonawcze 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.

[5] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 278/2014 zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia stosowania metod wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych, Dz.U. L 82 z 30.3.2014.

obowiązkowemu korzystaniu z urządzeń ETD podczas kontroli bezpieczeństwa w portach lotniczych UE w celu poprawy zdolności wykrywania materiałów wybuchowych. Porty lotnicze mogą również osiągnąć ten cel, korzystając z urządzeń do prześwietlania osób lub z psów do wykrywania materiałów wybuchowych. Termin obowiązkowego stosowania systemu ETD w kontroli bezpieczeństwa pasażerów został wyznaczony na dzień 1 września 2015 r. W zmianach prawnych wyjaśniono również, jak korzystać z systemu ETD w różnych zastosowaniach (kontrola pasażerów, bagażu i ładunku), aby zagwarantować jego skuteczność.

W czerwcu 2014 r. Komisja przyjęła również nowe przepisy wykonawcze, które wyjaśniają, harmonizują i upraszczają niektóre środki i zasady ochrony lotnictwa[6]. Doświadczenie we wdrażaniu unijnych przepisów ochrony lotnictwa dowodzi potrzeby zapewnienia ich większej jasności, tak aby możliwa była standardowa wykładnia i dalsze skuteczne wdrożenie wspólnych podstawowych norm. Zmiany dotyczą głównie środków ochrony statku powietrznego, ładunku, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego oraz sprzętu wykorzystywanego do ochrony lotnictwa. Jednocześnie Komisja włączyła porty lotnicze Guernsey, Wyspa Man i Jersey do systemu jednolitego obszaru ochrony lotnictwa w UE, ponieważ potwierdzono, że stosują one normy ochrony równoważne unijnym wspólnym podstawowym normom. Kolejnym ważnym elementem tej zmiany jest dostosowanie wymagań dla zatwierdzonych zarejestrowanych agentów/znanych nadawców oraz upoważnionych przedsiębiorców. Dostosowanie to umożliwi wzajemne uznawanie, aby ułatwić funkcjonowanie sektorowi i organom rządowym.

Wykaz wszystkich przyjętych przepisów znajduje się w załączniku 2. Teksty tych aktów prawnych ostatecznie sformułowano podczas pięciu regularnych posiedzeń Komitetu Regulacyjnego ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego, pięciu 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. Zmiany dotyczące ładunków lotniczych przywożonych do UE były również przyjęte na podstawie dwóch kolejnych rund oceny ryzyka ochrony ładunków lotniczych.

2. UNIJNA BAZA DANYCH BEZPIECZNEGO ŁAŃCUCHA DOSTAW

Baza danych zarejestrowanych agentów i znanych nadawców[7] 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. Od dnia 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 o wykaz unijnych podmiotów zatwierdzających ds. ochrony lotnictwa zatwierdzonych przez państwa członkowskie. Zmieniono również nazwę bazy na „unijna baza danych bezpiecznego łańcucha dostaw”[8], tak aby lepiej odzwierciedlała ona poszerzony zakres jej stosowania. Na koniec 2014 r. w bazie tej figurowało około 14 000 zarejestrowanych agentów, znanych nadawców, niezależnych podmiotów zatwierdzających oraz podmiotów ACC3. Przez cały rok 2014 utrzymano również docelowy wskaźnik dostępności wynoszący 99,5 %.

---

6 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 687/2014 z dnia 20 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 185/2010 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia środków ochrony lotnictwa, równoważności norm ochrony oraz środków ochrony w zakresie ładunków i poczty.

7 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.

8 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.

3. INSPEKCJE UNII EUROPEJSKIEJ W PORTACH LOTNICZYCH – PODRĘCZNIKI PROCEDUR

Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 300/2008 i rozporządzeniem Komisji (UE) nr 72/2010 inspekcje wymogów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego prowadzone przez służby Komisji muszą być obiektywne i oparte na standardowej metodyce.

W tym celu Komisja opracowała dwa obszerne podręczniki procedur zawierające szczegółowe wskazówki i wytyczne dla inspektorów UE pracujących w terenie. Jeden podręcznik obejmuje kontrole ochrony ładunków lotniczych, podczas gdy drugi dotyczy inspekcji w portach lotniczych. W listopadzie 2014 r. oba podręczniki poddano przeglądowi w celu uwzględnienia najnowszych zmian wprowadzonych w przepisach wykonawczych, a także dodania wskazówek i wytycznych dla inspektorów. W celu wspierania państw członkowskich we wdrażaniu wspólnych podstawowych norm wspomniane podręczniki udostępniono również audytorom krajowym.

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 metodę nieuznawane na mocy obowiązujących przepisów prawa w celu zastąpienia jednej z uznanych metod kontroli bezpieczeństwa, 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 nowej metody kontroli bezpieczeństwa opracowanej w uzupełnieniu do metody lub metod objętych już przepisami prawa.

W 2014 r. próby i oceny były prowadzone we Francji, Szwecji i Niderlandach. Dotyczyły one zastosowania urządzeń do wykrywania metali w butach w połączeniu z bramkami do wykrywania metalu, zastosowania nowej generacji urządzeń do kontroli bezpieczeństwa bagażu kabinowego niewymagających wyjmowania przed kontrolą laptopów, dużych urządzeń elektrycznych i płynów, a także oprogramowania do urządzeń kontroli bezpieczeństwa, które automatycznie zatwierdza bagaż niezawierający przedmiotów niebezpiecznych. Wszystkie próby przyniosły pozytywne wyniki i wniosły cenny wkład w przyszłe zmiany przepisów prawnych.

2. BADANIA I SPRAWOZDANIA

W maju 2014 r. Komisja otrzymała wyniki badania[9] oceniającego pierwszy etap wdrożenia kontroli płynów, który rozpoczął się w dniu 31 stycznia 2014 r. Od tego dnia pasażerowie mają możliwość przewożenia płynów zakupionych w sklepach wolnocłowych, płynnych leków i płynów niezbędnych ze względu na szczególne wymogi żywieniowe, pod warunkiem że zostaną one poddane kontroli z użyciem specjalnego sprzętu. W badaniu przeanalizowano dane operacyjne, takie jak liczba skontrolowanych pasażerów i liczba płynów przewożonych w przeliczeniu na pasażera, w celu przeanalizowania skutków operacyjnych. Z badania wynika, że w pierwszym etapie znoszenia ograniczeń w zakresie płynów nie odnotowano negatywnych skutków operacyjnych i przepisy były skutecznie wdrażane.

[9] Badanie zostało przeprowadzone przez firmę konsultingową Leigh Fisher.

Pod koniec listopada 2014 r. Komisja otrzymała wyniki dodatkowego badania oceniającego ewentualny drugi etap znoszenia ograniczeń. Badanie zostało przeprowadzone przez firmę konsultingową ICF International. Ocenie poddano możliwość przewożenia przez pasażerów wody butelkowanej, wykonując szereg prób w portach lotniczych, a także sprawdzając wyniki poprzedniego badania w odniesieniu do skutków operacyjnych pierwszego etapu. W tym badaniu stwierdzono również, że pierwszy etap nie miał negatywnych skutków operacyjnych w portach lotniczych UE, nawet podczas letniego szczytu operacji w portach uczestniczących w badaniu. Stwierdzono jednak również, że dalsze zniesienie ograniczeń i zezwolenie pasażerom na przewożenie wody butelkowanej mogłoby mieć znaczący wpływ na przepustowość i koszty ponoszone przez porty lotnicze w UE. Wynika to głównie z konieczności poddania kontroli dużej — jak się oczekuje — liczby butelek oraz zapotrzebowania na znacznie większą liczbę urządzeń do kontroli płynów. W związku z wynikami tego badania Komisja, w porozumieniu z państwami członkowskimi, zainteresowanymi stronami i partnerami międzynarodowymi, postanowiła opóźnić drugi etap znoszenia ograniczeń dotyczących płynów.

3. NOWE INICJATYWY

Osiągnięto znaczne postępy w jednej z najważniejszych i najbardziej ambitnych inicjatyw, a mianowicie w planie rozwoju technologii w dziedzinie ochrony lotnictwa. Plan składa się różnych działań obejmujących wszystkie aspekty technologii i metodyki ochrony i służy za punkt odniesienia dla wszystkich europejskich podmiotów zaangażowanych w badania naukowe w dziedzinie ochrony lotnictwa.

Jeśli chodzi o ładunki lotnicze, Komisja nadal ściśle współpracuje z państwami członkowskimi i negocjuje wdrożenie systemu analizy danych ładunku przekazywanych z wyprzedzeniem (ACI). W tym kontekście kontynuowano współpracę z organami celnymi w dziedzinie danych ładunku przekazywanych przed załadunkiem (system PLACI), w której rozpoczęły się prace na forum międzynarodowym wspólnej grupy roboczej ICAO/WCO do spraw ACI, gdzie Komisja odgrywa aktywną rolę. Celem tej współpracy, w której biorą udział organy państwowe i zainteresowane strony, jest uzgodnienie wspólnych zasad i ewentualnych norm i zalecanych praktyk, które będzie należało przyjąć i wdrożyć, jeżeli dane państwo lub region zdecyduje o zastosowaniu takiego konceptu w jednym lub we wszystkich modelach biznesowych w dziedzinie ładunku lotniczego i poczty lotniczej.

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 prowadzi również dialog z poszczególnymi państwami trzecimi i organizacjami regionalnymi w kwestiach o znaczeniu lokalnym lub będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Kontakty takie umożliwiają UE pozyskiwanie bieżących informacji na temat dobrych praktyk, ich upowszechnianie, a także wpływanie na proces podejmowania decyzji na poziomie międzynarodowym.

2. ORGANY MIĘDZYNARODOWE

Komisja wzięła udział w dorocznym posiedzeniu zespołu ds. ochrony lotnictwa ICAO, które odbyło się w Montrealu w dniach 17–21 marca 2014 r. Jeśli chodzi o sprawozdawczość w zakresie ochrony lotnictwa, Komisja przedstawiła trzy dokumenty prezentujące poglądy UE (dwa z nich dotyczyły kwestii związanych z płynami, a trzeci — ochrony ładunków lotniczych). Spotkały się one z pozytywnym odbiorem i szerokim poparciem.

Komisja podjęła również szeroko zakrojone działania informacyjne na temat zatwierdzania unijnych środków ochrony lotnictwa w odniesieniu do ładunków i poczty przywożonych do Unii. Odbyło się to poprzez aktywne uczestnictwo na kilku forach międzynarodowych, także pod auspicjami ICAO i innych organizacji międzynarodowych i regionalnych. Między innymi, w marcu 2014 r. w Dakarze w Senegalu zorganizowano wspólne warsztaty UE i Afrykańskiej Komisji Lotnictwa Cywilnego (AFCAC) na temat ochrony ładunków lotniczych i poczty lotniczej. Wydarzenie to dało Komisji możliwość wyjaśnienia urzędom i operatorom z państw afrykańskich wszelkich aspektów związanych z przepisami UE dotyczącymi ładunków i poczty przywożonych do UE (ACC3). Ponadto spotkanie umożliwiło zacieśnienie dialogu i współpracy między dwoma regionami oraz pozwoliło rozpocząć wdrażanie w latach 2015-2018 ważnej inicjatywy Komisji dotyczącej budowania potencjału i pomocy w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego w Afryce i na Bliskim Wschodzie.

Komisja regularnie uczestniczy również w posiedzeniach Forum Bezpieczeństwa Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) i jej powiązanych grup zadaniowych. Wnioski wyciągnięte przez każdą z tych grup stanowiły podstawę dyskusji podczas posiedzeń Komitetu Regulacyjnego ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego i powiązanych grup roboczych. W ramach porozumienia o współpracy, które podpisano pod koniec 2012 r., zacieśniono współpracę między ECAC a Komisją w dziedzinie ochrony lotnictwa.

W ramach podpisanego w 2013 r. protokołu ustaleń pomiędzy Komisją a Urzędem Nadzoru EFTA (ESA), który monitoruje zgodność z przepisami w dziedzinie ochrony lotnictwa w Islandii, Liechtensteinie i Norwegii, ESA i Komisja nadal wymieniają między sobą sprawozdania z inspekcji.

Ponadto utworzono interfejs między platformą informatyczną Eurocontrol a unijną bazą danych bezpiecznego łańcucha dostaw. Interfejs ten umożliwia informowanie państw członkowskich – za pośrednictwem systemu ostrzegania – o statkach powietrznych przylatujących z portów lotniczych położonych w państwach trzecich, w przypadku gdy dany przewoźnik lotniczy nie ma oznaczenia ACC3.

3. PAŃSTWA TRZECIE

Komisja nadal prowadziła aktywny dialog na temat ochrony lotnictwa cywilnego 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[10] i wzajemnego uznawania odpowiednio systemów UE i Stanów Zjednoczonych odnoszących się do ładunku lotniczego i poczty lotniczej.

[10] Stosowanych od dnia 1 kwietnia 2011 r. w odniesieniu do statków powietrznych i pasażerów przybywających z USA oraz ich bagażu kabinowego i rejestrowanego – 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.

Komisja podejmowała też wielokrotnie działania, gdy państwa członkowskie zgłaszały szczególne obawy odnośnie do żądania wprowadzenia przez ich przewoźników lotniczych dodatkowych środków ochronnych w przypadku lotów do niektórych państw trzecich. Komisja i państwa członkowskie współpracowały w celu zapewnienia, aby przy wprowadzaniu tych środków uwzględniono istniejące środki ochrony lotnictwa w UE celem ograniczenia skutków operacyjnych. Przykładem były dodatkowe środki ochrony wprowadzone przez Stany Zjednoczone i Kanadę w odniesieniu do zagrożenia dla lotnictwa cywilnego związanego z improwizowanymi urządzeniami wybuchowymi wyglądającymi jak urządzenia elektroniczne; przewoźnicy musieli wdrożyć te środki w krótkim czasie i bez wcześniejszej konsultacji, co często wiązało się z poważnymi trudnościami operacyjnymi.

WNIOSKI

W UE nadal zapewniony jest wysoki poziom ochrony lotnictwa — dzięki temu możliwa jest ochrona lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

Inspekcje Komisji potwierdziły stabilny poziom zgodności z wymogami UE w dziedzinie ochrony lotnictwa. Uchybienia były w dużym stopniu wynikiem błędu człowieka. Do zaleceń Komisji dotyczących działań naprawczych stosowano się na ogół w sposób zadowalający, natomiast ustalenia z inspekcji potwierdzają 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 w razie konieczności będzie wszczynać postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego.

Jeśli chodzi o kwestie legislacyjne, przyjęcie i wdrożenie przepisów wykonawczych, m.in. mających na celu dalszą poprawę jasności i spójności wymogów UE, dotyczących lepszych środków w zakresie wykrywania materiałów wybuchowych oraz ułatwiających przewóz niektórych kategorii płynów, przyniosło korzyści przez to, że zapewniło najwyższy poziom ochrony w UE w obliczu zmieniających się zagrożeń dla lotnictwa cywilnego, a równocześnie zaoferowało wygodę dla pasażerów i zminimalizowało negatywne skutki operacyjne dla portów i linii lotniczych.