KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 18.12.2024 r.
COM(2024) 579 final

# SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

# SPRAWOZDANIE ROCZNE ZA ROK 2023 NA TEMAT WDRAŻANIA ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 300/2008 W SPRAWIE WSPÓLNYCH ZASAD W DZIEDZINIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

## 1. WPROWADZENIE

Zgodnie z art. 16 rozporządzenia (WE) nr 300/2008[1] Komisja przedstawia co roku Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i państwom członkowskim sprawozdanie, informując je o stosowaniu tego rozporządzenia i o jego wpływie na poprawę ochrony lotnictwa.

W 2020 r. służby Komisji rozpoczęły przegląd możliwych kolejnych kroków w zakresie unijnego systemu ochrony lotnictwa[2]. W rezultacie w lutym 2023 r. służby Komisji opublikowały dokument roboczy służb Komisji pt. „Praca na rzecz wzmocnionej i bardziej odpornej polityki ochrony lotnictwa: podsumowanie", w którym potwierdzono osiągnięcia unijnego systemu AVSEC, wskazano pewne nierozstrzygnięte kwestie i ich podstawowe przyczyny, a także określono potencjalne warianty środków zaradczych oraz – w miarę możliwości – ich prawdopodobny wpływ. W dokumencie roboczym służb Komisji zaproponowano: nowy, ambitniejszy wewnątrzunijny wzorzec jednolitego obszaru ochrony w odniesieniu do kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu, usprawnienie procesu regulacyjnego oraz dynamizację rozwoju i wykorzystania innowacji.

W 2023 r. Komisja nadal wzmacniała system ochrony lotnictwa, a jej służby podjęły szereg działań, które w dokumencie roboczym służb Komisji uznano za bardzo ważne. W sezonie letnim 2023 r., kiedy to po pandemii COVID-19 podróże lotnicze nabrały tempa, podczas gdy sektor lotnictwa borykał się z niedoborem miejsc pracy, aby zaradzić kryzysowi przepustowości w portach lotniczych UE, wykorzystano środki tymczasowe, adresowane do pracowników ochrony.

Przez cały 2023 r. grupa sterująca ds. strategii ochrony lotnictwa, w oparciu o prace konsultacyjne, pracowała nad uwzględnieniem sugestii przedstawionych w dokumencie roboczym służb Komisji.

## 2. WYDARZENIA STANOWIĄCE ZAGROŻENIE I PERSPEKTYWY DOTYCZĄCE ZAGROŻEŃ

Komisja, wraz z właściwymi agencjami, prowadziła stały dialog z państwami członkowskimi i innymi zainteresowanymi stronami na temat pojawiających się zagrożeń bezpieczeństwa lotnictwa, w tym zagrożeń o charakterze hybrydowym, a także ich regularne monitorowanie, aby budować wiedzę i zdolność do reagowania na te zagrożenia, skutecznie zarządzając ryzykiem. W pierwszym kwartale 2023 r.

---

[1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

[2] Do udziału w procesie konsultacji zgłosiło się kilku członków grupy doradczej zainteresowanych stron ds. ochrony lotnictwa (SAGAS) utworzonej na mocy art. 17 rozporządzenia (WE) nr 300/2008.

zakończono kompleksowe mapowanie ryzyka z państwami członkowskimi, aby ocenić poziom zagrożenia i ryzyka dla lotnictwa cywilnego. Proces ten przeprowadzono w ramach starań o poprawę odporności polityki ochrony lotnictwa, zgodnie z wykazem zawartym w dokumencie roboczym służb Komisji.

## 2.1 Terroryzm i zagrożenia hybrydowe

W 2023 r. sytuacja terrorystyczna na świecie nie uległa zmianie. Terroryści działają ponad granicami, wykorzystując nowe technologie i sposoby działania. Głównym problemem pozostaje rozpowszechnianie propagandy w internecie i jej potencjał radykalizacji postaw, gdyż rekrutacja nowych adeptów odbywa się w oparciu o izolację społeczną i brak solidnego systemu wsparcia. Rozproszeni w bardziej niż dawniej zdecentralizowanym i niestabilnym środowisku, terroryści i brutalni ekstremiści kontaktują się i inspirują wzajemnie ponad ideologiami czy przynależnością do danej grupy.

Oczekuje się, że zagrożenia i wyzwania związane z ochroną lotnictwa cywilnego, które stanowi priorytetowy cel ataków, będą nadal ewoluować, oraz, że zwiększy się różnorodność ich *modi operandi*. Zagrożenia wewnętrzne i rodzimy terroryzm pozostają obszarem szczególnej uwagi. Strefy konfliktu nadal będą stanowiły dla terrorystów środowisko dające możliwość zdobycia bardziej zaawansowanego sprzętu klasy wojskowej.

## 2.2 Cyberbezpieczeństwo

W kontekście rosnącego uzależnienia lotnictwa od technologii informacyjnych i cyfrowych systemów operacyjnych cyberbezpieczeństwo nabiera coraz większej wagi. Cyberataki wymierzone w sektor transportowy mogą mieć potencjalnie katastrofalne skutki i prowadzić do znacznych zakłóceń gospodarczych. W 2023 r. zgłoszono ponad 6 000 cyberataków wymierzonych w różne podmioty sektora lotnictwa. Preferowanymi metodami przeprowadzania cyberataków było tworzenie fałszywych stron internetowych, *phishing* i wykorzystywanie złośliwego oprogramowania (w tym oprogramowania szantażującego), natomiast głównymi celami byli użytkownicy przestrzeni powietrznej, porty lotnicze i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz ich łańcuch dostaw[3]. Istniejące ramy ochrony lotnictwa zaktualizowano w 2023 r. po przyjęciu dyrektywy NIS 2[4]. Zorganizowano spotkania z organami krajowymi, aby zapewnić maksymalną spójność stosowania i egzekwowania horyzontalnych i sektorowych przepisów cybernetycznych, w celu zwiększenia odporności sektora transportu i powiązanej infrastruktury, w tym skuteczności środków zwalczania cyberzagrożeń. Sektor cybernetyczny boryka się z szeregiem szczególnych

---

[3] Sprawozdanie Eurocontrol/EATM-CERT 2024 na temat cyberbezpieczeństwa w lotnictwie.

[4] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2555 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu cyberbezpieczeństwa na terytorium Unii, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 910/2014 i dyrektywę (UE) 2018/1972 oraz uchylająca dyrektywę (UE) 2016/1148 (Dz.U. L 333 z 27.12.2022, s. 80).

wyzwań, wynikających m.in. z różnorodności podmiotów i motywacji (poza grupami terrorystycznymi).

## 3. OCENA RYZYKA

### 3.1 Drony

Bezprawne wykorzystywanie systemów bezzałogowych statków powietrznych (SBSP), znanych powszechnie jako drony, może zakłócać działalność portów lotniczych i stanowić zagrożenie dla samolotów i ich pasażerów[5]. W związku z tym i na podstawie niedawno przyjętej strategii Komisji w zakresie przeciwdziałania potencjalnym zagrożeniom stwarzanym przez drony[6], służby Komisji przeprowadziły ocenę ryzyka w zakresie ochrony lotnictwa w odniesieniu do dronów, aby określić potencjalne dodatkowe obszary podatności portów lotniczych na zagrożenia, które mogą wymagać rozwiązań regulacyjnych. Ocenę ryzyka rozpoczęto w ostatnim kwartale 2023 r., a jej zakończenie zaplanowano na pierwszy kwartał 2024 r.

### 3.2 Strefy konfliktu

W 2023 r. w ramach unijnego systemu ostrzegania o strefach konfliktu nadal co kwartał regularnie przeprowadzano wspólne oceny ryzyka pod przewodnictwem unijnej grupy ds. zintegrowanej oceny ryzyka w zakresie ochrony lotnictwa, w skład której wchodzą państwa członkowskie UE, Centrum Analiz Wywiadowczych UE (INTCEN) Europejska Służba Działań Zewnętrznych (ESDZ) i Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Celem tego działania jest terminowa wymiana informacji na temat oceny ryzyka, na jakie narażone jest lotnictwo cywilne UE, związanego ze strefami konfliktu, aby wspierać ograniczanie ryzyka. W nagłych przypadkach organizowane są posiedzenia nadzwyczajne. W 2023 r. grupa odbyła cztery posiedzenia kwartalne i trzy pilne posiedzenia *ad hoc*, w szczególności poświęcone konfliktowi Hamas – Izrael i jego wpływowi na lotnictwo cywilne w UE. Doprowadziło to do publikacji nowego biuletynu informacyjnego na temat stref konfliktu (CZIB), wycofania dwóch CZIB, a także przedłużenia 11 CZIB[7].

Zintegrowany proces przeprowadzania oceny ryzyka w zakresie ochrony lotnictwa w UE zapewnia również możliwość oceny ryzyka i stanowi wsparcie w procesie podejmowania decyzji (ograniczania ryzyka) w obszarze bezpieczeństwa lotniczego transportu towarów oraz norm ochrony lotnictwa.

---

5 Według corocznego sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa EASA z 2022 r. w 2021 r. (ostatnie dostępne dane liczbowe) częstotliwość zdarzeń z udziałem dronów spadła.

6 Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie przeciwdziałania potencjalnym zagrożeniom stwarzanym przez bezzałogowe statki powietrzne COM/2023/659 final.

7 https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs

# 4. RAMY PRAWNE I NARZĘDZIA DODATKOWE

## 4.1 Ramy legislacyjne

Lotnictwo cywilne jest nadal atrakcyjnym celem dla wrogich podmiotów, a przeciwdziałanie zagrożeniom z ich strony wymaga wdrożenia proporcjonalnych środków ochrony opartych na analizie ryzyka. W związku z tym Komisja i państwa członkowskie stale dostosowują środki zmniejszające ryzyko, aby osiągnąć najwyższy poziom ochrony przy jednoczesnym zminimalizowaniu negatywnego wpływu na działalność sektora lotnictwa.

Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998 zmieniono w marcu 2023 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/566[8]. W tym ostatnim wprowadzono zmiany, które były konieczne ze względu na rozwój sytuacji w zakresie zagrożeń i ryzyka, a także najnowsze osiągnięcia technologiczne. Zmiany te dotyczą oprogramowania do zautomatyzowanego wykrywania przedmiotów zabronionych (APID), systemów wykrywania materiałów wybuchowych (EDS) w bagażu kabinowym, urządzeń do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD), urządzeń do prześwietlania osób, wykrywania niektórych zagrożeń chemicznych, a także urządzeń do wykrywania oparów materiałów wybuchowych (EVD) oraz powiązanych modyfikacji w procesie kontroli bezpieczeństwa.

## 4.2 Unijna baza danych bezpiecznego łańcucha dostaw

Unijna baza danych[9] bezpiecznego łańcucha dostaw jest jedynym narzędziem prawnym do celów konsultacji przy przyjmowaniu przesyłek od innego zarejestrowanego agenta lub od znanego nadawcy. Ta sama baza danych zawiera również wykaz zatwierdzonego sprzętu służącego do ochrony lotnictwa cywilnego opatrzonego oznakowaniem „pieczęć UE”.

Na koniec 2023 r. w bazie tej figurowało około 40 000 wpisów dotyczących zarejestrowanych agentów, znanych nadawców, znanych dostawców zaopatrzenia portu lotniczego, niezależnych podmiotów zatwierdzających, przewoźników lotniczych ACC3, zarejestrowanych dostawców, zarejestrowanych agentów i znanych nadawców z państw trzecich, sprzętu służącego do ochrony, portów lotniczych i użytkowników. Wskaźnik dostępności wyniósł 99,98 %, co oznacza, że przez cały 2023 r. baza była niedostępna przez mniej niż dwie godziny.

## 4.3 Dane ładunku przekazywane przed załadunkiem (PLACI)

Przedsiębiorcy odpowiedzialni za wprowadzanie przesyłek na obszar celny Unii (jako miejsca przeznaczenia lub miejsca tranzytu) z państw trzecich drogą lotniczą muszą drogą elektroniczną z wyprzedzeniem przekazywać organom celnym UE informacje o

---

[8] Szczegółowe informacje znajdują się w załączniku 2.

[9] https://ksda.ec.europa.eu/

ładunku. Organy celne pierwszego punktu wprowadzenia do UE analizują te dane do celów ochrony lotnictwa cywilnego przez przy użyciu nowego systemu kontroli importu (ICS2).

Wynik analizy ryzyka PLACI może powodować konieczność zastosowania konkretnych środków łagodzących w zakresie ochrony lotnictwa, w tym dawać możliwości wydania polecenia „nie ładować" (ang. *Do Not Load*) (DNL) lub przekazania sprawy. Podmioty gospodarcze zaangażowane w łańcuch dostaw do UE muszą stosować te środki przed załadowaniem przesyłki na pokład samolotu odlatującego do UE.

W dniu 1 marca 2023 r. wdrożono drugi etap ICS2, rozszerzając te wymogi na wszystkie ładunki lotnicze. W 2023 r. zarejestrowano 202 539 068 zgłoszeń PLACI, ale nie wydano żadnego polecenia DNL.

## 5. INSPEKCJE I INNE DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z KONTROLĄ ZGODNOŚCI

### 5.1 Informacje ogólne

Rozporządzenie (WE) nr 300/2008 ma zapobiegać aktom bezprawnej ingerencji wobec lotnictwa cywilnego, aby ochronić osoby i towary. Chociaż w rozporządzeniu tym nałożono na państwa członkowskie obowiązek regularnego monitorowania zgodności przy wdrażaniu wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa przez porty lotnicze, przewoźników lotniczych i inne podmioty oraz zapewnienia sprawnego wykrywania i korygowania uchybień, rola przyznana Komisji przez prawodawcę polega na monitorowaniu skutecznego wdrażania tego wymogu prawnego przez państwa członkowskie UE/EOG[10].

Zgodnie z art. 15 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Komisja jest zobowiązana do przeprowadzania inspekcji i, w miarę potrzeby, formułowania zaleceń mających na celu poprawę ochrony lotnictwa. Aby zrealizować ten cel dotyczący monitorowania, system nadzoru Komisji obejmuje działania państw członkowskich w zakresie ustanawiania, utrzymywania i stosowania skutecznego krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego oraz skutecznego krajowego programu kontroli jakości lotnictwa cywilnego.

W tym celu Komisja stosuje dwuetapowy system kontroli zgodności, tj. uzupełnia swoje własne inspekcje ocenami sprawozdań rocznych państw członkowskich na temat krajowych działań kontrolnych.

---

[10] Europejski Obszar Gospodarczy: 27 państw członkowskich UE, Norwegia, Islandia i Szwajcaria. Urząd Nadzoru EFTA (ESA) jest odpowiedzialny za przeprowadzanie inspekcji ochrony lotnictwa w Norwegii i Islandii. Na podstawie umowy dwustronnej Komisja przeprowadza inspekcje ochrony lotnictwa w Szwajcarii.

Od 2010 r. wartość współczynnika zgodności obliczanego w trakcie inspekcji przeprowadzanych przez Komisję utrzymuje się na stabilnym poziomie ok. 80 %. Ta stosunkowo stabilna liczba nie oznacza jednak, że państwa członkowskie nie zintensyfikowały starań, ponieważ z biegiem lat obowiązujące wymogi w obszarze ochrony lotnictwa stawały się coraz bardziej restrykcyjne, w szczególności w dziedzinach takich jak bezpieczeństwo lotniczego transportu towarów, kontrole bezpieczeństwa w zakresie płynów, aerozoli i żeli lub wdrażanie i stosowanie bardziej zaawansowanych i wydajnych technologii.

## 5.2 Częstotliwość i zakres inspekcji

Komisja przeprowadza inspekcje w urzędach administracji (w „organach właściwych" zgodnie z definicją w art. 9 rozporządzenia (WE) nr 300/2008) odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa cywilnego w państwach członkowskich, a także inspekcje portów lotniczych, operatorów i podmiotów stosujących normy ochrony lotnictwa.

Liczbę, częstotliwość i zakres tych inspekcji określono w strategii monitorowania wdrażania unijnych norm ochrony lotnictwa opracowanej przez DG ds. Mobilności i Transportu (DG MOVE). W strategii tej uwzględniono poziom działalności lotniczej w poszczególnych państwach członkowskich, reprezentatywną próbę rodzajów operacji przeprowadzanych w portach lotniczych, ich poziom zgodności przy wdrażaniu 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.

Aby uzyskać odpowiednie gwarancje w zakresie poziomu zgodności państw członkowskich z odpowiednimi przepisami, Komisja stosuje podejście oparte na wieloletniej kontroli zgodności. Przeprowadzając inspekcję w siedzibie właściwego organu albo dokonując inspekcji co najmniej 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 wybranych portach lotniczych, stanowiących co najmniej 15 % wszystkich unijnych portów lotniczych podlegających przepisom rozporządzenia (WE) nr 300/2008, z uwzględnieniem największych portów lotniczych pod względem liczby obsługiwanych pasażerów w każdym państwie członkowskim. Inspekcje przeprowadzane przez Komisję w losowo wybranych portach lotniczych stanowią miarodajny wyznacznik ogólnego poziomu zgodności w poszczególnych państwach członkowskich.

## 5.3 Procedury i metodyka inspekcji

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 72/2010[11] określa procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa. Zawarto w nim m.in. przepisy dotyczące kwalifikacji i uprawnień inspektorów Komisji[12].

Metodyka przeprowadzania tych inspekcji została opracowana w ścisłej współpracy z organami ds. ochrony lotnictwa państw członkowskich i opiera się na weryfikacji skuteczności wdrażania środków ochrony.

## 5.4 Inspekcje przeprowadzane przez Komisję

Komisja dysponowała aktywnym zespołem, złożonym do sierpnia 2023 r. z siedmiu, a od września 2023 r. z ośmiu inspektorów ochrony lotnictwa zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy, wspieranych przy prowadzeniu inspekcji przez ok. 80. krajowych audytorów mianowanych przez państwa członkowskie, którzy mają kwalifikacje do udziału w inspekcjach Komisji.

Angażowanie krajowych audytorów w inspekcje przeprowadzane przez Komisję przyczynia się również do stworzenia systemu wzajemnej oceny i umożliwia rozpowszechnianie metodyk i najlepszych praktyk wśród państw członkowskich i krajów stowarzyszonych[13].

### *5.4.1 Inspekcje właściwych organów krajowych*

Celem inspekcji przeprowadzanych w siedzibach właściwych organów jest sprawdzenie, czy państwa członkowskie dysponują odpowiednimi narzędziami – łącznie z krajowym programem kontroli jakości, uprawnieniami i odpowiednimi zasobami – umożliwiającymi należyte wdrażanie przepisów UE w zakresie ochrony lotnictwa.

W 2023 r. w ramach siódmego cyklu inspekcji właściwych organów Komisja przeprowadziła cztery inspekcje. Państwa członkowskie, w których przeprowadzono inspekcje w 2023 r., dostosowały krajowe programy ochrony lotnictwa do przepisów UE, zapewniły swoim właściwym organom uprawnienia wykonawcze niezbędne do kontrolowania i egzekwowania wszystkich wymogów rozporządzenia i aktów wykonawczych do niego, zapewniły dostępność wystarczającej liczby audytorów na potrzeby prowadzenia kontroli zgodności oraz wdrożyły większość wymogów związanych ze szkoleniami w zakresie ochrony.

---

11 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).

12 Zob. art. 4 i 5.

13 W załączniku 1 przedstawiono podsumowanie wszystkich kontroli zgodności przeprowadzonych przez Komisję oraz ESA w 2023 r.

Inspekcje uwidoczniły jednak potrzebę podjęcia dodatkowych starań w następujących obszarach: pełne dostosowanie do przepisów programów ochrony portów lotniczych, operatorów i podmiotów; w tym metodyki wymaganej do przeprowadzania inspekcji i spełnienie wymogów dotyczących procesu sprawozdawczego (np. terminy przedkładania, plany działań naprawczych, formalne zamykanie dokumentacji inspekcji itp.); dotrzymywanie minimalnej częstotliwości audytów ochrony, inspekcji i testów; oraz w sytuacjach, w których jest to wymagane lub ma zastosowanie, przeprowadzanie odpowiednich ocen ryzyka w celu określenia środków ochrony lub pewnych zwolnień. Ponadto stwierdzono problemy związane z częstotliwością i zakresem regularnego monitorowania krajowych lub zagranicznych przewoźników lotniczych i niektórych podmiotów odpowiedzialnych za kwestie ochrony.

### *5.4.2 Inspekcje początkowe w portach lotniczych*

W 2023 r. Komisja przeprowadziła w portach lotniczych 14 inspekcji początkowych, których celem było sprawdzenie, czy właściwy organ odpowiednio monitoruje skuteczność wdrażania środków ochrony lotnictwa i czy dysponuje możliwością szybkiego wykrywania i usuwania potencjalnych uchybień. Wszelkie uchybienia wykryte przez inspektorów Komisji muszą zostać usunięte w ustalonych ramach czasowych. Sprawozdania z inspekcji udostępnia się wszystkim państwom członkowskim.

Wyniki inspekcji przeprowadzonych po czternastu latach wdrażania rozporządzenia (WE) nr 300/2008 odzwierciedlają wysiłki podjęte w tym zakresie przez właściwe organy i branżę. Większość wymogów w zakresie ochrony wdrożono prawidłowo. Podczas inspekcji zwrócono jednak uwagę na trudności w skutecznym wdrażaniu niektórych środków, na przykład kontroli dostępu i kontroli bezpieczeństwa bagażu podręcznego, a także w obszarze cyberbezpieczeństwa.

### *5.4.3 Kolejne inspekcje*

Zgodnie z art. 13 rozporządzenia (UE) nr 72/2010 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 uchybień w wyznaczonych ramach czasowych. W 2023 r. przeprowadzono jedną kolejną inspekcję.

## 5.5 Oceny rocznych sprawozdań dotyczących kontroli jakości sporządzonych przez państwa członkowskie

Zgodnie z pkt 18 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 państwa członkowskie składają Komisji coroczne sprawozdanie o środkach przedsięwziętych w celu wypełnienia swoich zobowiązań, jak również o sytuacji w zakresie ochrony lotnictwa w ich portach lotniczych.

Ocena tych sprawozdań – niezależnie od przeprowadzania przez Komisję standardowych własnych inspekcji – zapewnia narzędzie, dzięki któremu Komisja może ściśle śledzić proces wdrażania krajowych środków kontroli jakości. To z kolei pozwala na sprawne wykrywanie i korygowanie uchybień w każdym państwie członkowskim.

W ramach oceny Komisja przeprowadza analizę prawidłowości procesu monitorowania portów lotniczych, przewoźników lotniczych i innych podmiotów odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa, jak również czasu spędzonego przez audytorów w terenie, zakresu i częstotliwości podejmowania odpowiedniego połączenia działań w zakresie kontroli zgodności, krajowych poziomów zgodności, podejmowanych działań następczych oraz korzystania z uprawnień w zakresie egzekwowania przepisów.

Jakość sprawozdań rocznych i informacji przekazywanych przez państwa członkowskie pozostaje niezmienna, a w 2023 r. osiągnięto dalszą harmonizację.

Państwom członkowskim przesłano formalną kompleksową ocenę, przedstawiając, w razie potrzeby, sugestie dotyczące sposobów poprawy lub lepszego dostosowania krajowych działań.

### 5.6 Oceny portów lotniczych w państwach trzecich

Komisja przeprowadza oceny w kontekście ustaleń między UE a państwami trzecimi dotyczących jednolitego obszaru ochrony. Ich celem jest sprawdzenie, czy standard wdrażanych określonych środków ochrony pozostaje równoważny standardowi środków ochrony wdrażanych na podstawie przepisów UE w zakresie ochrony lotnictwa. W 2023 r. przeprowadzono trzy oceny, odpowiednio w Norwegii[14], Kanadzie i Zjednoczonym Królestwie.

### 5.7 Przypadki z art. 15 i postępowania sądowe

Jeżeli stwierdzone uchybienia we wdrażaniu środków ochrony w porcie lotniczym są na tyle poważne, aby mieć znaczny wpływ na ogólny poziom ochrony lotnictwa cywilnego w Unii, Komisja stosuje przepisy art. 15 rozporządzenia (UE) nr 72/2010. Oznacza to, że o sytuacji powiadamia się stosowne organy wszystkich państw członkowskich oraz że loty przylatujące z portu lotniczego podlegającego art. 15 traktuje się jak przyloty z państwa trzeciego, co skutkuje obowiązkiem wprowadzenia przez przyjmujące porty lotnicze dodatkowych środków ochrony w odniesieniu do przylatujących pasażerów transferowych i ich bagażu, a także statków powietrznych, którymi przybyli. W 2023 r. nie wszczęto żadnej takiej sprawy.

Komisja może również wszcząć postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego zgodnie z art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii

---

[14] Na Svalbardzie, obszarze Norwegii nieposiadającym osobowości prawnej.

Europejskiej, w szczególności w przypadkach długotrwałego niepodejmowania środków zaradczych bądź ponownego wystąpienia uchybień. W 2023 r. nie wszczęto żadnego takiego postępowania.

# 6. PRÓBY I POSIEDZENIA

## 6.1 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. W 2022 r. w Niderlandach i Niemczech rozpoczęto dwie próby wdrożenia automatycznego wykrywania przedmiotów zabronionych (APID) w połączeniu z systemami wykrywania materiałów wybuchowych w bagażu podręcznym (EDSCB)[15].

## 6.2 Posiedzenia

W lutym 2023 r. w Madrycie (Hiszpania) Komisja i amerykańska Administracja Bezpieczeństwa Transportu (TSA) zorganizowały pierwszy szczyt USA–UE poświęcony bezpieczeństwu ładunków lotniczych. Wydarzenie to było okazją do zidentyfikowania zagrożeń dla ładunków lotniczych i wspólnego wdrożenia strategii łagodzących.

W listopadzie 2023 r. Komisja zorganizowała czwarte wirtualne posiedzenie grupy roboczej ds. cyberbezpieczeństwa w lotnictwie, w którym uczestniczyły organy państw członkowskich odpowiedzialne za ochronę lotnictwa i wdrożenie dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa sieci i informacji[16]. Celem posiedzenia było zacieśnienie współpracy między organami, aby ułatwić wzajemne dostosowanie i przestrzeganie przepisów NIS 2 i przepisów lotniczych. Jego celem było też zapobieżenie potencjalnym lukom lub powielaniu obowiązków w zakresie cyberbezpieczeństwa oraz ograniczenie zbędnych obciążeń administracyjnych i operacyjnych.

Aby zapewnić państwom członkowskim możliwość zapoznania się z informacjami zwrotnymi zgromadzonymi w trakcie inspekcji, a także aby promować przejrzystość i zharmonizować metody kontroli zgodności, Komisja zorganizowała w październiku 2023 r. doroczne posiedzenie i szkolenie inspektorów krajowych AVSEC.

---

15 Sprawozdanie końcowe z próby w Niderlandach otrzymano w czerwcu 2023 r. Próba w Niemczech wciąż trwa.

16 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1148 z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu bezpieczeństwa sieci i systemów informatycznych na terytorium Unii (Dz.U. L 194 z 19.7.2016, s. 1).

# 7. DIALOG MIĘDZYNARODOWY

## 7.1 Informacje ogólne

Komisja kontynuowała starania służące ochronie lotnictwa na całym świecie. Starania te obejmowały współpracę z organami międzynarodowymi, takimi jak Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), Europejską Konferencją Lotnictwa Cywilnego (ECAC) oraz głównymi partnerami handlowymi, a także ścisłą współpracę z państwami członkowskimi, by wypracować skoordynowane stanowiska UE. Prowadzono także dialogi z niektórymi państwami trzecimi, takimi jak Stany Zjednoczone, Kanada, Australia, Singapur i Zjednoczone Królestwo.

## 7.2 Organy międzynarodowe

Jako obserwator UE wzięła aktywny udział w corocznym posiedzeniu Panelu ds. Ochrony Lotnictwa ICAO (AVSECP/34), które odbyło się w dniach 29 maja – 2 czerwca 2023 r., a także w drugim posiedzeniu panelu ds. cyberbezpieczeństwa ICAO (CYSECP/2), które odbyło się w dniach 5–9 czerwca 2023 r.

## 7.3 Państwa trzecie

W kontekście bezpieczeństwa lotniczego celem Grupy ds. Współpracy UE–USA w dziedzinie Ochrony Transportu jest zacieśnianie współpracy ze Stanami Zjednoczonymi w kilku obszarach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Zapewnia ona dalsze funkcjonowanie ustaleń dotyczących jednolitego obszaru ochrony i wzajemnego uznawania odpowiednio systemów UE i Stanów Zjednoczonych odnoszących się do ładunku lotniczego i poczty lotniczej. W dniach 15–16 listopada 2023 r. odbyło się 32. posiedzenie TSCG.

Zgodnie z art. 435 umowy o współpracy handlowej UE–UK współpraca UE–UK w zakresie ochrony lotnictwa obejmuje współpracę w kwestiach ochrony lotnictwa, wymianę informacji, dyskusje i wymianę najlepszych praktyk oraz opracowywanie przez ekspertów technicznych umów o współpracy. 16 października 2023 r. odbyło się trzecie posiedzenie poświęcone współpracy UE–UK w zakresie ochrony lotnictwa.

Zgodnie z prawem Unii Komisja przyjęła ustalenia dotyczące jednolitego obszaru ochrony uznające normy ochrony stosowane w niektórych państwach trzecich lub w portach lotniczych państw trzecich za równoważne z normami UE[17]. W 2023 r. nie przyjęto żadnych nowych ustaleń dotyczących jednolitego obszaru ochrony. Trwają dyskusje z Japonią na temat jednolitego obszaru ochrony.

---

[17] UE przyjęła ustalenia dotyczące jednolitego obszaru ochrony ze Stanami Zjednoczonymi, Kanadą, Singapurem, Czarnogórą, Serbią, Zjednoczonym Królestwem i Izraelem (wyłącznie w odniesieniu do bagażu rejestrowanego).

Jeżeli chodzi o budowanie zdolności, w 2023 r. kontynuowano realizację projektu ECAC „Ochrona lotnictwa cywilnego w Afryce, Azji i na Bliskim Wschodzie" (CASE II), na który Komisja Europejska przeznaczyła 8 mln EUR. Działania prowadzone przez ekspertów ds. ochrony lotnictwa obejmowały warsztaty, seminaria internetowe i dwustronne działania krajowe[18]. Ogólnym celem projektu CASE II jest przeciwdziałanie zagrożeniu terroryzmem w stosunku do lotnictwa cywilnego za pomocą współpracy z państwami w trzech regionach w celu wzmocnienia ich systemów ochrony lotnictwa cywilnego[19].

## 8. WNIOSKI

Zagwarantowanie bezpiecznych operacji lotniczych w powietrzu i na ziemi jest podstawowym warunkiem rozwoju lotnictwa komercyjnego. Optymalny system regulacyjny ochrony lotnictwa łączy innowacje ze stabilnością i zawsze utrzymuje najwyższy poziom ochrony. W 2023 r. Komisja kontynuowała prace nad zapewnieniem takiego systemu ochrony lotnictwa, reagując jednocześnie na obecne i przyszłe wyzwania, w ścisłej współpracy z organami regulacyjnymi i zainteresowanymi stronami. Prace te będą kontynuowane w 2024 r.

---

[18] W 2023 r. zrealizowano 68 działań, co stanowi o 94 % więcej w porównaniu z 35 działaniami zrealizowanymi w 2022 r. Gospodarzami tych działań było 39 państw partnerskich, a uczestniczyło w nich 66 państw partnerskich i 1 119 uczestników. Działania te obejmowały 44 dwustronne działania szkoleniowe, dziesięć wielostronnych działań szkoleniowych, pięć działań w zakresie mentoringu, pięć warsztatów (dwa regionalne i trzy międzyregionalne), trzy warsztaty APEX poświęcone przeglądom bezpieczeństwa oraz jedno seminarium internetowe. Od momentu rozpoczęcia projektu zrealizowano łącznie 131 działań krajowych i zdalnych. Jeśli chodzi o mobilizację wiedzy fachowej, z 11 państw członkowskich oddelegowano 30 ekspertów, a 39 ekspertów z 22 krajowych organów lotnictwa cywilnego państw partnerskich uczestniczyło w realizacji 25 działań w tym okresie. Dziesięciu ekspertów z ośmiu krajowych organów lotnictwa cywilnego państw partnerskich wraz z ekspertami projektu CASE II pomogło w realizacji 20 działań krajowych. 31 ekspertów z 19 krajowych organów lotnictwa cywilnego państw partnerskich uczestniczyło w realizacji dwóch warsztatów regionalnych i trzech warsztatów międzyregionalnych, stanowiąc 41 % wszystkich prelegentów.

[19] Państwa partnerskie wybiera się na podstawie obiektywnych kryteriów, takich jak zaangażowanie/zdolność danego państwa do pełnego korzystania z działań w zakresie budowania zdolności realizowanych w ramach projektu lub wykluczenie możliwości powielania innych inicjatyw w zakresie budowania zdolności, zarówno dwustronnych, jak i wielostronnych.