



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 22.09.2005
COM(2005) 428 końcowy

SPRAWOZDANIE KOMISJI

***W SPRAWIE PIERWSZEGO SPRAWOZDANIA Z WYKONANIA ROZPORZĄDZENIA
2320/2002 W SPRAWIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO***

SPRAWOZDANIE KOMISJI

W SPRAWIE PIERWSZEGO SPRAWOZDANIA Z WYKONANIA ROZPORZĄDZENIA 2320/2002 W SPRAWIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

STRESZCZENIE

1. Niniejsze sprawozdanie opracowano w związku z wymogiem przygotowywania sprawozdań rocznych Komisji na temat wdrażania wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i na temat sytuacji ochrony lotnictwa we Wspólnocie, na podstawie wniosków z inspekcji przeprowadzonych przez Komisję.
2. Rozporządzenie 2320/2002 weszło w życie w dniu 19 stycznia 2003 r. Państwa Członkowskie miały przyjąć krajowe programy kontroli jakości w terminie do dnia 19 lipca 2003 r.
3. Inspekcje Komisji rozpoczęły się w lutym 2004 r. i dotychczas (do dnia 30 czerwca 2005 r.) przeprowadzono 43 inspekcje.
4. Na tej podstawie sprawozdanie stwierdza, że poziom ochrony w portach lotniczych Unii Europejskiej został znacznie wzmocniony po wprowadzeniu rozporządzenia wspólnotowego. Połączony efekt wprowadzenia europejskich standardów ochrony i wielu działań z zakresu kontroli jakości, w tym inspekcji Komisji, pozwolił zatem zharmonizować i ujednolicić wysiłki podejmowane przez Państwa Członkowskie po dniu 11 września 2001 r.
5. Inspekcje Komisji prowadzone w organach administracji krajowych i portach lotniczych stanowią skuteczne narzędzie weryfikacji właściwego stosowania rozporządzenia wspólnotowego i zachęty zarówno dla Państw Członkowskich jak i dla operatorów transportu powietrznego do podejmowania działań w tym kierunku. Sprawozdanie stwierdza, że chociaż zasadnicze wymagania są stosowane prawidłowo, to jednak potrzebna jest dalsza poprawa. Komisja powinna w dalszym ciągu zachęcać do działań Państwa Członkowskie i operatorów transportu powietrznego.
6. Sprawozdanie podkreśla także, że pożądane są również zmiany w rozporządzeniu. W związku z tym do niniejszego sprawozdania załączono wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia 2320/2002.

1. WSTĘP

Po tragicznych wydarzeniach z dnia 11 września 2001 r. zwołano nadzwyczajne posiedzenie Rady Transportu UE w dniu 14 września 2001 r. Komisja oraz ministrowie transportu Państw Członkowskich doszli do wniosku, że należy, między innymi, w pełni wdrożyć zasadnicze środki dotyczące ochrony lotnictwa, które zostały opracowane jako zalecenia Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC)¹ już od 1989 r., Na podstawie tych wniosków politycznych w dniu 10 października 2001 r. Komisja przyjęła wniosek dotyczący rozporządzenia ramowego Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego². Wniosek ten przyjęto w końcu w dniu 16 grudnia 2002 r. poprzez procedurę współdecyzji³. Rozporządzenie weszło w życie w dniu 19 stycznia 2003 r.

Artykuł 11 tego rozporządzenia stwierdza, że *z zastrzeżeniem rozporządzenia (WE) nr 1049/2001⁴, Komisja publikuje co roku sprawozdanie na temat wykonania tego rozporządzenia oraz na temat sytuacji we Wspólnocie w zakresie ochrony lotnictwa, wyciągając wnioski ze sprawozdań z inspekcji.*

Ze względu na to, że inspekcje Komisji w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego rozpoczęły się w pierwszej połowie 2004 r., jest to więc sprawozdanie z pierwszego roku wykonania wszystkich elementów rozporządzenia (WE) 2320/2002.

2. NOWE RAMY PRAWNE W ZAKRESIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

2.1. Treść rozporządzenia 2320/2002.

Standardy z zakresu ochrony stają się obowiązkowe. Definiuje się kompetencje Państw Członkowskich i Komisji.

2.1.1. Przepisy obowiązkowe

Jako pierwszy akt prawny w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego rozporządzenie (WE) 2320/2002 miało na celu jednoczesne rozwiązanie kilku różnych kwestii.

Rozporządzenie to przede wszystkim określa zasadnicze przepisy i wspólne standardy rządzące podejściem wspólnotowym do ochrony w zakresie lotnictwa cywilnego. Szczególnie aneks dokładnie określa wymogi techniczne ochrony lotnictwa, które mają być ujęte przez zasady wspólnotowe. Przepisy te stosuje się od dnia 19 stycznia 2003 r.

¹ Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego obejmuje 41 państw europejskich (w tym wszystkie Państwa Członkowskie i państwa przystępujące) i ustanowiła dobrowolne standardy, w tym standardy z zakresu ochrony w lotnictwie.

² COM (2001) 575 z 10.10.2001.

³ Rozporządzenie (WE) NR 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego Dz.U. L z 30.12.2002, str. 1.

⁴ Rozporządzenie 1049/2001 dotyczy dostępu publicznego do dokumentów i zezwala na ograniczenie dostępu do informacji newralgicznych. Niektóre informacje dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa są w sposób oczywisty newralgiczne.

Prawo to stosuje się w całości do wszystkich, z wyjątkiem najmniejszych 700 cywilnych portów lotniczych na terenie rozszerzonej Unii Europejskiej. Małe porty lotnicze nie są automatycznie zwolnione ze stosowania procedur ochrony lotnictwa. Natomiast, każde Państwo Członkowskie może przyjąć poziom ochrony inny niż ustanowiono w prawie wspólnotowym, jednak jedynie na podstawie lokalnej oceny ryzyka.

Mimo, że prawo wspólnotowe ustala wspólne podstawowe standardy, to jednak pozostawia Państwom Członkowskim (lub poszczególnym portom lotniczym) możliwość ustalania wyższych standardów. Ze względu na różny stopień zagrożenia atakiem terrorystycznym, poszczególne porty lotnicze lub linie lotnicze muszą zawsze mieć możliwość podwyższenia poziomu ochrony, gdy tylko obiektywne oceny zagrożenia sugerują, że takie działanie jest konieczne, na zasadzie tymczasowej lub stałej.

Ponadto na mocy rozporządzenia 2320/2002 powołano Komitet (stosując standardowe zasady komitologii ustalone w decyzji Rady 1999/468/EWG⁵), umożliwiając szybkie opracowanie dodatkowych, bardziej szczegółowych zharmonizowanych wymogów technicznych w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, kiedy tylko taka potrzeba wystąpi.

2.1.2. Zakres kompetencji Państw Członkowskich i Komisji

Prawodawstwo WE dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego odnosi się przede wszystkim do Państw Członkowskich. Rozporządzenie ramowe zobowiązuje każde z nich do posiadania Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego w celu zapewnienia stosowania wspólnych standardów ustalonych w załączniku do tego rozporządzenia. Każde Państwo Członkowskie musi również zapewnić opracowanie i realizację krajowego programu kontroli jakości ochrony lotnictwa cywilnego, aby zapewnić skuteczność krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego. Jest to kluczowy wymóg skutecznej kontroli prawidłowego stosowania rozporządzenia 2320/2002.

Rozporządzenie upoważnia Komisję do monitorowania stosowania rozporządzenia przez Państwa Członkowskie, a w szczególności, do prowadzenia inspekcji⁶ administracji krajowej i odpowiedniej próby portów lotniczych w celu zapewnienia przestrzegania wspólnotowych zasad ochrony lotnictwa.

2.1.3. Wspólnotowe prace legislacyjne do czerwca 2005 r. nad wdrożeniem rozporządzenia 2320/2002.

Dotychczas przyjęto siedem rozporządzeń Komisji uzupełniających rozporządzenie 2320/2002.

Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 622/2003 z dnia 19 kwietnia 2003 r. ustanawiające środki wdrażania **wspólnych podstawowych standardów bezpieczeństwa lotnictwa**⁷ weszło w życie w dniu 19 kwietnia 2003 r. Rozporządzenie to dodaje bardziej szczegółowe wymagania

⁵ Dz.U. L 56 z 17.1.1999, str. 23.

⁶ W dziedzinie ochrony lotnictwa z czasem rozwinęło się dość precyzyjne słownictwo dotyczące kontroli i dlatego terminy „inspekcja”, „audyt”, „kontrola” i „test” mają bardzo konkretne znaczenie. Ze względu na fakt, że tekst ten skierowany jest do czytelnika, który może nie znać technicznego słownictwa i nie rozpoznawać niuansów, które się za nimi kryją, w tekście stosuje się termin „inspekcje” oznaczający wszystkie typy kontroli podejmowanych przez właściwe organy.

⁷ Dz.U. L 56 z 5.4.2003, str. 9.

w zakresie ochrony lotnictwa w celu wdrożenia ogólnych wymogów ustanowionych w rozporządzeniu ramowym.

Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 1217/2003 z dnia 28 lipca 2003 r. ustanawiające **wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości ochrony lotnictwa cywilnego**⁸ weszło w życie w dniu 28 lipca 2003 r.

Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 1486/2003 ustanawiające **procedury przeprowadzania inspekcji Komisji** w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego⁹ weszło w życie w dniu 12 września 2003 r.

Rozporządzenie Komisji (WE) 68/2004¹⁰, które weszło w życie w dniu 5 lutego 2004 r. było pierwszą zmianą rozporządzenia 622/2003; dodaje ono bardziej szczegółowe wymogi z zakresu ochrony lotnictwa uzupełniające ogólne wymogi ustanowione w rozporządzeniu ramowym, w szczególności w odniesieniu do **przedmiotów zabronionych**.

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1138/2004 ustanawiające wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych w portach lotniczych¹¹ weszło w życie w dniu 1 lipca 2004 r. Rozporządzenie to wymaga, aby w ciągu pięciu lat, w trzech fazach wprowadzić obowiązek, że **wszyscy pracownicy portów lotniczych**, którzy mają kontakt z pasażerami, których poddano kontroli bezpieczeństwa i bagażem poddanym kontroli bezpieczeństwa, powinni sami wcześniej zostać poddani kontroli bezpieczeństwa. Pierwsza faza, obejmująca pracowników budynków terminali portów lotniczych, weszła w życie wraz z przyjęciem tego rozporządzenia. Okres pięciu lat, który może się wydawać zbyt długi, odzwierciedla zobowiązanie ustanowione w rozporządzeniu 2320/2002.

Rozporządzenie Komisji (WE) 781/2005¹², druga zmiana rozporządzenia 622/2003, dodaje bardziej szczegółowe wymogi z zakresu ochrony lotnictwa uzupełniając ogólne wymagania ustanowione w rozporządzeniu ramowym, w szczególności w odniesieniu do **norm eksploatacyjnych urządzeń rentgenowskich** stosowanych w celach ochrony w portach lotniczych UE. Wchodzi ono w życie w dniu 1 lipca 2006 r. Intencją Komisji jest włączenie do rozporządzenia 622/2003 norm eksploatacyjnych wszystkich zasadniczych typów sprzętu służącego do ochrony w portach lotniczych UE. Takie normy eksploatacyjne zapewnią normę wyjściową dla danego sprzętu stosowanego w całej UE i zapewnią inspektorom UE obiektywne środki pomiaru właściwego działania urządzeń ochrony portu lotniczego.

Rozporządzenie Komisji (WE) 857/2005¹³, trzecia zmiana rozporządzenia 622/2003, dodaje bardziej szczegółowe wymogi z zakresu ochrony lotnictwa odnoszące się do **manualnego przeszukiwania pasażerów**.

W przypadku rozporządzeń 781/2005 oraz 857/2005 należy stwierdzić, że powstały po części w rezultacie inspekcji portów lotniczych UE, w których inspektorzy Komisji stwierdzili niedociągnięcia i słabości w istniejącym prawodawstwie. W tym względzie wnioski przedstawione przez inspektorów Komisji oraz analiza wyników inspekcji przeprowadzona przez Komisję będą głównym narzędziem zapewnienia znaczenia prawodawstwu UE w

⁸ Dz.U. L 56 z 8.7.2003, str. 44.

⁹ Dz.U. L 56 z 23.8.2003, str. 3.

¹⁰ Dz. U. L 10 z 16.1.2004, str. 14.

¹¹ Dz.U. L 221 z 22.6.2004, str. 6.

¹² Dz.U. L 56 z 25.5.2005, str. 24.

¹³ Dz.U. L 56 z 7.6.2005, str. 9.

d dziedzinie ochrony lotnictwa, podczas gdy proces komitologii jest właściwym forum umożliwiającym szczegółową debatę i szybkie przyjęcie takich zmian technicznych (newralgicznych dla bezpieczeństwa).

Ponadto jedną z inicjatyw pozaprawodawczych zakończonych w 2004 r. było finansowane przez Komisję badanie na temat **finansowania środków ochrony lotnictwa**. Zostało ono udostępnione do wiadomości publicznej na stronie internetowej Komisji pod adresem http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Komisja zamierza włączyć wyniki badań praktycznych jako część szerszych działań Komisji dotyczących kwestii finansowania bezpieczeństwa we wszystkich rodzajach transportu. Publikację takiego komunikatu zaplanowano na drugą połowę 2005 r.

3. WNIOSKI, JAKIE MOŻNA WYCIĄGNĄĆ Z INSPEKCJI PRZEPROWADZONYCH PRZEZ KOMISJĘ W LATACH 2004/2005

3.1. Inspekcje

Program inspekcji Komisji pozwolił przeprowadzić 43 inspekcje w okresie od lutego 2004 r. do czerwca 2005 r. (por. załącznik 1), z których 27 przeprowadzono w 2004 r., a 16 w ciągu pierwszych sześciu miesięcy 2005 r. W dniu 30 czerwca 2005 r. 23 Państwa Członkowskie były poddawane inspekcji przez Komisję co najmniej raz. Wszystkie Państwa Członkowskie UE-15 były poddane inspekcji co najmniej raz w 2004 r. Od grudnia 2004 r. rozszerzono stosowanie inspekcji w stosunku do dziesięciu nowych Państw Członkowskich.

3.1.1. Inspekcje organów krajowych

Celem inspekcji organów krajowych odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa cywilnego jest sprawdzenie, czy wszystkie Państwa Członkowskie stosują lub nakazują stosowanie całości swoich zobowiązań wspólnotowych ujętych w krajowym programie kontroli jakości¹⁴, krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego¹⁵, programach ochrony portów lotniczych i przewoźników lotniczych¹⁶ oraz krajowych programach szkolenia¹⁷. Szczególną uwagę zwracano również na działania z zakresu kontroli prowadzone przez same Państwa Członkowskie w portach lotniczych znajdujących się na ich terytorium.

Do końca czerwca 2005 r. przeprowadzono 14 inspekcji organów krajowych. Z inspekcji tych wyciągnąć można następujące wnioski:

- Krajowe programy ochrony lotnictwa cywilnego zostały formalnie przyjęte przez Państwa Członkowskie i ich treść jest ogólnie zgodna z wymogami wspólnotowymi; jednak zwrócono się do niektórych państw o wprowadzenie pełnej zgodności z wymogami wspólnotowymi.
- W zdecydowanej większości krajów przyjęto krajowe programy kontroli jakości. Jednak inspekcje w dwóch Państwach Członkowskich, które nie przyjęły jeszcze programów jakości musiały zostać przełożone na termin późniejszy. W stosunku do tych państw

¹⁴ Artykuły 5 ust. 2 oraz 7 ust. 1 rozporządzenia 2320/2002 i rozporządzenie 1217/2003

¹⁵ Artykuł 5 ust. 1 rozporządzenia 2320/2002

¹⁶ Artykuł 5 ust. 4 rozporządzenia 2320/2002

¹⁷ Artykuł 5 ust. 5 rozporządzenia 2320/2002

wszczęto procedurę w sprawie naruszenia przepisów. Treść tych programów ogólnie jest zgodna z wymogami wspólnotowymi, a wprowadzane zmiany zmierzają w kierunku uzyskania całkowitej zgodności. Na przykład, odpowiednia władza wykonawcza została przekazana właściwemu organowi; tylko w jednym kraju, uznano, że władza ta nie została umocowana w wystarczający sposób.

- Zatwierdzanie programów ochrony portów lotniczych przeprowadzane jest w sposób zadawalający.
- Zatwierdzanie programów ochrony przewoźników lotniczych podejmowane jest na zasadach priorytetowych w stosunku do przedsiębiorstw, którym licencje wydaje państwo poddawane inspekcji.
- Opracowywanie i wprowadzanie w życie krajowych programów szkolenia z dziedziny ochrony są ogólnie zadawalające, chociaż niektóre szczegóły wymagały poprawek.
- Kontrola przenikania pasażerów transferowych przylatujących z krajów trzecich oraz ich bagażu, musi zostać w niektórych państwach poprawiona.
- Wymagania dotyczące wspólnej metodologii audytów krajowych (zapowiedziane lub nie, rodzaj audytu, klasyfikacja wyników) zostały stosunkowo dobrze zastosowane w większości Państw Członkowskich. Jednak ze względu na brak wystarczającej harmonizacji, wszelkie porównania wyników działań krajowych w zakresie kontroli nie są jeszcze możliwe. Należy zatem zbadać kwestię wzmocnienia takich wymogów.
- Liczba i charakter audytów prowadzonych przez właściwe organy krajowe w znacznym stopniu różni się pomiędzy poszczególnymi krajami. Niektóre organy krajowe nie wykorzystują swoich kompetencji w zakresie prowadzenia testów i symulacji nielegalnych działań, w celu określenia skuteczności obowiązujących środków. Najczęściej działania kontrolne nie są prowadzone wystarczająco często, aby mogły być skuteczne.
- W ponad połowie państw poddawanych audytom liczba audytorów krajowych (zatrudnionych na pełny etat lub na pół etatu) została uznana za niewystarczającą do wykonania zadań powierzonych odpowiednim organom krajowym.
- Skuteczność poprawy, tzn. tempo poprawy stwierdzonych niedociągnięć jest zróżnicowana. W niektórych krajach stosowane są sankcje finansowe, co jest mocnym bodźcem do takich działań.

3.1.2. Inspekcje odpowiedniej próby portów lotniczych

Między lutym 2004 r. a czerwcem 2005 r. przeprowadzono w sumie 29¹⁸ inspekcji portów lotniczych w 22 Państwach Członkowskich. Próbę do inspekcji wybrano na podstawie obiektywnych (rozmiar i struktura portu lotniczego, natężenie ruchu, liczba obecnych przewoźników lotniczych, równowaga geograficzna) i losowych. Obejmowała ona w szczególności:

- 11 inspekcji portów lotniczych o natężeniu ruchu ponad 10 mln pasażerów rocznie, z których kilka to największe lotniska europejskie,

¹⁸ trzy spośród nich to inspekcje powtórne

- 13 inspekcji portów lotniczych o natężeniu ruchu pomiędzy 1 a 10 mln pasażerów rocznie, z których 2 porty lotnicze o bardzo dużym ruchu sezonowym na południu Europy,
- 1 inspekcja portu lotniczego odnotowującego mniej niż 1 mln pasażerów,
- 1 inspekcja małego regionalnego portu lotniczego,
- 3 inspekcje portów lotniczych spośród 10 największych portów towarowych.

Pod względem norm, które muszą wypełniać operatorzy, poziom bezpieczeństwa w Unii Europejskiej jest dość wysoki, nie jest jednak jednolity. Podstawowe wspólne wymagania, takie jak na przykład konieczność poddawania kontroli bezpieczeństwa 100 % pasażerów i ich bagażu kabinowego, jak również bagażu rejestrowanego, są generalnie stosowane dobrze. Stanowi to znaczący postęp w stosunku do sytuacji sprzed wprowadzenia w życie rozporządzenia 2320/2002. Inspekcje pozwoliły jednak stwierdzić, że potrzebna jest dalsza poprawa i w dalszym ciągu mają miejsce odstępstwa od rozporządzenia 2320/2002.

Ogólnie niektóre nieprawidłowości powtarzały się w wielu portach lotniczych. Na przykład kontrole bezpieczeństwa pracowników wykazywały znaczące zróżnicowanie co do zakresu takich działań. Należy spodziewać się znaczącej harmonizacji i poprawy standardów ochrony w tym obszarze po wejściu w życie w dniu 1 stycznia 2006 r. drugiej fazy przewidzianej w rozporządzeniu 1138/2004, wymagającej kontroli bezpieczeństwa w stosunku do wszystkich pracowników, którzy wchodzi na teren, do którego dostęp mają pasażerowie poddani kontroli bezpieczeństwa. Ponadto na podstawie testów przeprowadzonych w czasie inspekcji stwierdzono brak harmonizacji w odniesieniu do niektórych wymogów technicznych sprzętu stosowanego na potrzeby ochrony. Trwa wdrażanie prawodawstwa opracowanego w celu poprawy tej sytuacji, a pierwsze rozporządzenie zapewniające zharmonizowane normy w odniesieniu do sprzętu rentgenowskiego zostało przyjęte w dniu 24 maja 2005 r.¹⁹. Stwierdzono również nieprawidłowości w zakresie kontroli dostępu do stref zastrzeżonych. Zapoczątkowano szybkie procesy naprawcze.

Rezultaty działań przewoźników powietrznych nie zawsze były jednolite, a niektórzy przewoźnicy lepiej niż inni przestrzegali wymagań. W szczególności należy poprawić weryfikację i ochronę samolotów.

Zaobserwowano również praktyki niezgodne z zasadami w odniesieniu do zabezpieczenia ładunku, a wspólne bardziej zharmonizowane podejście wydaje się konieczne.

Niektóre przepisy rozporządzenia są uznawane przez niektórych operatorów za niewystarczająco jasne.

Wewnętrzne mechanizmy kontroli jakości wszystkich operatorów lotniczych, szczególnie organów portów lotniczych, transportu powietrznego i podmiotów zarządzających ładunkiem pozwoliłyby tym operatorom ocenić swoje wyniki w dziedzinie ochrony i przestrzeganie przez nich norm europejskich.

Państwa Członkowskie powinny więc szczególnie starać się, na co zwracała uwagę Komisja, aby podobne niedociągnięcia już się nie powtarzały. W przeciwnym razie Komisja skorzysta z przysługującego jej prawa do działania, zgodnie z Traktatem.

¹⁹ Rozporządzenie (WE) nr 781/2005

3.2. Proces naprawy niedociągnięć

Oczywistym bezpośrednim celem, który chce osiągnąć Komisja jest usunięcie niedociągnięć w przestrzeganiu przepisów wspólnotowych. Komisja z zadowoleniem stwierdza, że Państwa Członkowskie pozytywnie przyjęły sprawozdania z inspekcji, a przypadki kwestionowania wyników są marginalne.

Nie upłynęło jeszcze wystarczająco dużo czasu, aby można było ocenić skuteczności procesu usuwania niedociągnięć stwierdzonych podczas inspekcji. Jednak wydaje się, że tempo poprawy w tym obszarze w omawianym okresie uległo wyjątkowemu przyspieszeniu, potwierdzając, że wprowadzenie systemu inspekcji wspólnotowych w odniesieniu do ochrony lotnictwa cywilnego było szczególnie przydatne.

4. WNIOSKI OGÓLNE

Proces inspekcji oraz opracowywanie przepisów wykonawczych w drodze procedury komitologii zapewniły zgodność polityki i praktyki w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego. Takie podejście pozwala zapewnić znaczne wzmocnienie poziomu bezpieczeństwa i obecnie wskazana jest zmiana rozporządzenia 2320/2002.

4.1. Poziom bezpieczeństwa został wzmocniony

Inspekcje były szczególnie wartościowe ze względu na możliwości obiektywnej analizy wdrażania prawodawstwa. W tym względzie można stwierdzić, że w sumie rozporządzenie 2320/2002 wraz z towarzyszącymi przepisami wykonawczymi pomaga zapewnić zadawalający poziom bezpieczeństwa w całej UE. Ze względu na brak danych na temat rzeczywistego poziomu bezpieczeństwa przed wejściem w życie prawodawstwa wspólnotowego, z pewnością trudno jest ocenić wielkość postępów poczynionych w każdym Państwie Członkowskim i w każdym porcie lotniczym, w którym prowadzono inspekcje. Mimo pewnej liczby przypadków niezgodności stwierdzanych wielokrotnie podczas inspekcji portów lotniczych Wspólnoty, można podsumować, że wprowadzenie wiążących przepisów Wspólnoty w dziedzinie ochrony lotnictwa przyczyniło się do znacznej poprawy ochrony obywateli Europy przed aktami bezprawnej ingerencji wobec lotnictwa cywilnego.

By virtue of the combination of the implementation of national auditing programmes and of the European Commission inspections, the territory of the European Union is the most densely and frequently inspected region of the world. Istniejący system prawny obejmujący możliwość zapewnienia właściwych przepisów wykonawczych jak również wymogów prawnych bardziej restrykcyjnych niż zobowiązania i zalecenia ustalone w załączniku 17 do Konwencji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego pozwala podsumować, że jakość ochrony lotnictwa w UE może służyć za przykład w świecie.

Komisja zamierza w dalszym ciągu korzystać ze swoich nowo nabytych kompetencji w dziedzinie inspekcji. Szczególną uwagę należy zwrócić na skuteczność organów krajowych w zakresie regularnego nadzoru portów lotniczych i przewoźników lotniczych oraz w zakresie szybkiego usuwania nieprawidłowości stwierdzonych podczas audytów krajowych. Należy również zwiększyć liczbę portów lotniczych objętych inspekcją: wszystkie Państwa Członkowskie muszą być poddawane inspekcji zgodnie z częstotliwością dostosowaną do pewnych priorytetów w stosunku do tych państw, których oferta transportu lotniczego jest

obfita, lub gdzie polityka w zakresie ochrony została niedawno wprowadzona lub gdzie stwierdzono niedociągnięcia.

4.2. Potrzeba udoskonalenia rozporządzenia 2320/2002

Ogólnie rzecz biorąc istnieje możliwość dalszej poprawy ochrony obywateli UE bez narażania na szwank uzasadnionego dążenia operatorów do ułatwiania procedur ochrony w europejskich portach lotniczych poprzez dalsze opracowanie rozporządzenia ramowego (WE) 2320/2002 jak również kilku przepisów wykonawczych. Takie usprawnienia powinny przyczynić się do większej skuteczności całego systemu.

W drodze zmiany rozporządzenia 2320/2002 należy uwzględnić te usprawnienia, na które zwracała uwagę Komisja w ramach działań inspekcyjnych.

Zmiana ta jest potrzebna ze względu na konieczność spełnienia różnych potrzeb dotyczących uproszczenia procedur przyjmowania obowiązujących specyfikacji, harmonizacji technicznej, wyjaśnienia niektórych przepisów, poprawy poziomu ochrony i, na koniec, określenia mechanizmów współpracy z krajami trzecimi.

ZAŁĄCZNIK 1 Wykaz wszystkich inspekcji prowadzonych przez Komisję wg Państw Członkowskich (PC) (stan w dniu 30 czerwca 2005 r.)

PC	Liczba inspekcji
Belgia	2
Republika Czeska	1
Dania	2
Niemcy	3
Estonia	-
Grecja	3
Hiszpania	3
Francja	3
Irlandia	2
Włochy	2
Cypr	1
Łotwa	1
Litwa	1
Luksemburg	2
Węgry	1
Malta	1
Niderlandy	2
Austria	3
Polska	1
Portugalia	2
Słowenia	1
Słowacja	-
Finlandia	2
Szwecja	2
Zjednoczone Królestwo	2
OGÓŁEM:	43