KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 22.9.2005
KOM(2005) 429 wersja ostateczna

2005/0191 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego

(przedstawiony przez Komisję)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- Podstawa i cele wniosku

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2320/2002 ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego obowiązuje od dnia 1 stycznia 2003 r. Doświadczenie zdobyte na podstawie inspekcji Komisji oraz codziennego stosowania rozporządzenia przez Państwa Członkowskie wykazują, że szybkie przekształcenie w akt prawny zbioru niewiążących zaleceń, opracowanych przez Państwa Członkowskie doprowadziło, ze względu na szybkie opracowanie i przyjęcie rozporządzenia w odpowiedzi na wydarzenia z dnia 11 września 2001 r., do powstania kilku problemów mających wpływ na wdrożenie tego rozporządzenia w sposób bardziej zdecydowany.

Należy więc zmienić to rozporządzenie. W celu ogólnej poprawy ochrony lotnictwa cywilnego należy dodatkowo wyjaśnić, uprościć i zharmonizować wymogi prawne Nowe rozporządzenie ramowe powinno jedynie określać podstawowe zasady, odpowiadając na pytanie co należy zrobić aby chronić lotnictwo cywilne przed aktami bezprawnej ingerencji, natomiast akty wykonawcze winny określać decyzje techniczne i proceduralne dotyczące tego jak należy to osiągnąć.

Komisja jest zdania, że nowe rozporządzenie będzie z pewnością godnym naśladowania przykładem lepszego stanowienia prawa.

- **Kontekst ogólny**

Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 opracowano w wyniku tragicznych wydarzeń z dnia 11 września 2001 r. w USA, kiedy to porwano cztery samoloty pasażerskie z przerażającymi tego konsekwencjami. Przygotowano zatem szybko projekt aktu prawnego i w dniu 16 grudnia 2002 r. zgodnie z procedurą na mocy art. 251 Traktatu WE przyjęto rozporządzenie (WE) 2320/2002 ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego.

Rozporządzenie to obowiązuje już około 2,5 lat i zostało uzupełnione przepisami wykonawczymi, opracowanymi w ramach komitologii, jak przewidują art. 4 i 9 tego rozporządzenia. Dokonano w nim również niewielkiej zmiany – rozporządzenie (WE) nr 849/2004 – w celu usunięcia pewnych drobnych błędów w początkowym tekście. Doświadczenie zdobywane z czasem wykazało, że rozporządzenie to jest zbyt szczegółowe i wymaga uproszczenia. Taka szczegółowość ramowego aktu prawnego przyjmowanego w procedurze współdecydowania sprawia, że trudno byłoby dokonywać kolejnych zmian tego aktu w celu uwzględnienia zmian technicznych i operacyjnych. Jest to podejście zbyt nakazowe jak na ramowy akt prawny, który należy zastąpić ogólnymi zasadami w miarę potrzeby uzupełnianymi szczegółami w przepisach wykonawczych.

Uznając zasadę pomocniczości Komisja uważa, że wskazany jest wyższy stopień harmonizacji środków i procedur z zakresu ochrony niż istniejący obecnie. W szczególności branża (linie lotnicze, przewoźnicy ładunków i spedytorzy, producenci sprzętu) jest w żywotny sposób zainteresowana wyższym stopniem harmonizacji ze względu na potencjalne ułatwienia. Istotnie są sytuacje, gdzie ułatwienia można osiągnąć dzięki większej harmonizacji bez naruszania w żaden sposób poziomu bezpieczeństwa. W tym względzie Komisja rozumie, wspiera i podąża za potrzebami i kierunkami działań branży.

Jednym z przykładów braku harmonizacji jest bezpieczeństwo ładunku lotniczego. Podpunkt 6.2 lit. b) Załącznika do rozporządzenia (WE) 2320/2002 zezwala, aby zasady dla regularnych agentów były określane przez właściwy organ. Prowadzi to do istnienia 25 różnych systemów

krajowych, możliwości zakłócenia wolnej konkurencji i niemożności korzystania przez branżę ze swobód jednolitego rynku.

Dalszą harmonizację można uzyskać w aktach wykonawczych. W przypadku ochrony ładunku można będzie następnie połączyć wymogi ochrony dla regularnych agentów i znanych spedytorów z koncepcją upoważnionego podmiotu gospodarczego opracowanego w ramach prawodawstwa Wspólnoty w dziedzinie ceł.

Lepsza harmonizacja jest również integralnym elementem „jednolitego obszaru ochrony lotnictwa" – koncepcji, zgodnie z którą pasażerowie, bagaże i ładunki tranzytowe nie wymagają ponownego przejścia kontroli bezpieczeństwa ze względu na pewność, że w porcie wylotu zapewniono wymagany podstawowy poziom ochrony. Jest to również element korzystny dla operatorów działających na bardzo konkurencyjnym rynku.

Poza uproszczeniem i harmonizacją, które może przynieść zmiana rozporządzenia, może ona również zapewnić wiekszą przejrzystość. Złożoność elementów rozporządzenia sprawiała, że istniały możliwości różnych interpretacji wymogów prawnych. Niektóre części tekstu są dwuznaczne. Przejrzystość przyczyni się do efektywnego wdrażania standardów ochrony i zwiększy pewność prawną.

Wniosek dotyczący nowego rozporządzenia zmierza do rozwiązania tych problemów poprzez poprawę ogólnej czytelności i pewności prawnej (a przez to jakości) tego aktu prawnego i dzięki temu ograniczy możliwość nieprawidłowej interpretacji.

Zwracano już uwagę na brak elastyczności, wynikającą z umieszczania szczegółowych standardów operacyjnych i technicznych w akcie prawnym przyjmowanym w procedurze współdecydowania. Komisja jest zdania, że dla poprawy ogólnego poziomu bezpieczeństwa zasadnicze znaczenie ma możliwość szybkiego działania i reagowania na zmieniające się zagrożenia. Taka możliwość szybkiego działania i reagowania w razie potrzeby powinna brać górę nad obawami związanymi z równowagą instytucjonalną przy tworzeniu prawodawstwa. Takie podejście nie podważa oczywiście przysługującego Parlamentowi Europejskiemu prawa do dokładnego zbadania przepisów wykonawczych przyjmowanych w procesie komitologii.

Pewne obawy budzi również fakt, że obecne rozporządzenie jest powszechnie dostępne. W związku z tym wszelkie zmiany w nim dokonywane są również powszechnie dostępne. W opinii Komisji powszechne udostępnianie informacji o szczegółowych środkach i procedurach ochrony nie jest wskazane, ponieważ potencjalni terroryści mogliby wykorzystać te informacje do znalezienia słabych punktów ochrony lotnictwa w celu popełnienia aktów bezprawnych. Podobnie nie jest w interesie społecznym publikowanie nowych wydarzeń z dziedziny ochrony. Można ten problem rozwiązać umieszczając szczegóły operacyjne w przepisach wykonawczych.

- **Istniejące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawia wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego. Celem wniosku jest zastąpienie tego aktu prawnego.

- **Zgodność z innymi politykami i celami Unii**

Wniosek ma na celu zastąpienie obowiązującego aktu prawnego, aby zaproponować lepszy akt prawny, oparty na czterech zasadach prostoty, harmonizacji, przejrzystości i wyższego poziomu ochrony.

2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCENA ODDZIAŁYWANIA

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Metody konsultacji, główne sektory z którymi się konsultowano i profil ogólny respondentów

Wszystkie najważniejsze zainteresowane organizacje reprezentujące linie lotnicze, porty lotnicze, pilotów i przedsiębiorstwa przeładunkowe uczestniczyły w pracach grupy roboczej pomagającej Komisji w opracowywaniu standardów, które zawarte są we wniosku.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki były one uwzględniane

Zainteresowane organizacje popierają ogólnie cel zmniejszenia stopnia szczegółowości w ramowym akcie prawnym, pod warunkiem, że będą mogły odgrywać czynną rolę w opracowywaniu uzupełniających przepisów wykonawczych.

- **Gromadzenie i wykorzystanie ekspertyz**

Nie zaistniała potrzeba skorzystania z pomocy ekspertów zewnętrznych.

- **Ocena skutków**

Ze względu na fakt, że wniosek zmierza do zastąpienia obowiązującego rozporządzenia ramowego, samo przyjęcie wniosku nie będzie miało żadnych skutków. W związku z tym, w tych okolicznościach uznano, że zamiast formalnej oceny skutków właściwszy będzie dialog z zainteresowanymi organizacjami.

Ten akt prawny nie ma skutków społecznych ani nie ma wpływu na środowisko naturalne.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- **Streszczenie proponowanego działania**

Komisja nie zamierza, poza jednym wyjątkiem, zasadniczo zmieniać swoich kompetencji w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego poprzez zmianę rozporządzenia (WE) nr 2320/2002. Proponuje się raczej zmianę równowagi przepisów legislacyjnych pomiędzy przepisami zawartymi w ramowym akcie prawnym (obecnie rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 849/2003) a przepisami zawartymi w aktach wykonawczych, których obecnie jest siedem: rozporządzenia Komisji (WE) nr 622/2003, 1217/2003, 1486/2003, 68/2004, 1138/2004, 781/2005 oraz 857/2005.

Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 zostałoby zatem zastąpione uproszczonym, bardziej przejrzystym rozporządzeniem ustanawiającym ogólne zasady. Szczegóły usunięte z ramowego aktu prawnego zostałyby wprowadzone do odpowiednio zmienionych przepisów wykonawczych.

W tym względzie należy zauważyć, że objętościowo wniosek jest prawie dwukrotnie mniejszy niż obecne rozporządzenie.

Jedyna dodatkowa kompetencja, którą wprowadza wniosek odnosi się do środków ochrony podczas lotu. Obejmuje takie różnorodne tematy jak dostęp do kokpitu, niesubordynowani pasażerowie oraz funkcjonariusze bezpieczeństwa lotu („powietrzni szeryfowie"). Obecnie nie istnieje prawodawstwo Wspólnoty obejmujące środki ochrony podczas lotu. W opinii Komisji zharmonizowane zasady najlepiej ująć jako element prawodawstwa z zakresu ochrony lotnictwa w formie przepisów wykonawczych. Należy jednak podkreślić, że takie przepisy wykonawcze zostaną opracowane jedynie wtedy, kiedy zostaną uznane za konieczne na szczeblu Wspólnoty. Należy również odnotować, że Komisja nie ma zamiaru przymuszać żadnego Państwa Członkowskiego do przyjęcia funkcjonariusza bezpieczeństwa lotu na

pokład statku powietrznego, a wniosek ten w żaden sposób nie stara się zmienić suwerenności państw w tej kwestii.

- **Podstawa prawna**

Artykuł 80 ust. 2 Traktatu WE

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie o ile wniosek nie wchodzi w wyłączne kompetencje Wspólnoty.

Państwa Członkowskie z powodów wymienionych poniżej nie mogą w wystarczającym stopniu osiągnąć celów wniosku.

Ze względu na fakt, że kwestie związane z ochroną lotnictwa cywilnego dotyczą całej Wspólnoty oraz ze względu na bardzo zaawansowany stopień rozwoju wewnętrznego rynku lotnictwa, cele te można bardziej skutecznie osiągnąć działając na szczeblu Wspólnoty niż na szczeblu krajowym.

Cele przedstawione we wniosku można zrealizować lepiej poprzez działania na szczeblu wspólnotowym z powodów wymienionych poniżej.

Obecnie obowiązujące przepisy wykazały już dlaczego działania na szczeblu Wspólnoty są najwłaściwsze.

Obecnie obowiązujące przepisy wykazały już, że podejście wspólnotowe do ochrony lotnictwa podnosi ogólne standardy oraz zwiększa wzajemne zaufanie pomiędzy Państwami Członkowskimi.

Podobnie jak w przypadku aktualnego rozporządzenia, które niniejszy wniosek zamierza zmienić, cele nowego aktu prawnego, który zawiera wniosek zostaną lepiej osiągnięte na szczeblu Wspólnoty ze względu na fakt, że kwestie związane z ochroną lotnictwa cywilnego dotyczą całej Wspólnoty oraz ze względu na bardzo zaawansowany stopień rozwoju wewnętrznego rynku lotnictwa.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

Podobnie jak w przypadku obowiązującego prawodawstwa, nowy akt zawarty we wniosku ustanawia standardy podstawowe, zezwalając Państwom Członkowskim na stosowanie bardziej rygorystycznych środków, jeśli zagrożenie uzasadnia ich zastosowanie.

Wniosek nie zajmuje się kwestią finansowania ochrony. To kto ma płacić za ochronę – branża czy państwo – było głównym tematem dyskusji przy przyjmowaniu rozporządzenia 2320/2002. Konkluzję zawarto w Deklaracji Międzyinstytucjonalnej: Komisja powinna podjąć badania na temat „w szczególności jak podzielić finansowanie [ochrony lotnictwa cywilnego] pomiędzy władze publiczne i operatorów oraz przedłożyć, w stosownych przypadkach, wyniki i wnioski Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.” Badania takie zostały podjęte, a wyniki opublikowane we wrześniu 2004 r. i umieszczone na stronie internetowej Komisji pod adresem http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Wnioski ze sprawozdania zostaną wykorzystane jako podstawa komunikatu Komisji na temat finansowania ochrony wszystkich rodzajów transportu. Działanie to jest przewidziane w Programie Pracy Komisji, a planowana data zakończenia przypada na koniec 2005 r. Przedstawia się zatem wniosek legislacyjny zmiany rozporządzenia 2320/2002, nie

przesądzając ani o zbliżającym się komunikacie Komisji, ani o aktualnym sposobie finansowania ochrony w całej Wspólnocie.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: rozporządzenie.

Inne środki nie byłyby odpowiednie z następujących powodów:

Wniosek zastępuje obowiązujące rozporządzenie. Rozporządzenie uznano początkowo za najwłaściwszy instrument a) w celu zapewnienia jednolitego stosowania zasad w całej Wspólnocie oraz b) w celu zapewnienia jak najszybszego przyjęcia wspólnych zasad po wydarzeniach z dnia 11 września 2001 r.

4. KONSEKWENCJE DLA BUDŻETU

Wniosek nie powoduje żadnych konsekwencji finansowych dla budżetu Wspólnoty.

5. INFORMACJE DODATKOWE

- **Uproszczenie**

Wniosek przewiduje uproszczenie prawodawstwa.

Doświadczenia uzyskane z upływem czasu wykazały, że rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 jest zbyt szczegółowe i wymaga uproszczenia. Taki poziom szczegółowości w ramowym akcie prawnym przyjmowanym w procedurze współdecydowania utrudnia wprowadzanie zmian technicznych i operacyjnych do prawodawstwa.

Przykładowo, ppkt 4.1.1 Załącznika do rozporządzenia przedstawia dwa sposoby prowadzenia kontroli bezpieczeństwa – manualne lub za pomocą bramki magnetycznej do wykrywania metali. Jednak w przewidywalnej przyszłości nowe formy prowadzenia kontroli bezpieczeństwa, oparte na nowoczesnych technologiach zapewnią realistyczne i bardzo precyzyjne metody wykrywania przedmiotów zabronionych. Niestety technologie inne od opisanych w ppkt 4.1.1 Załącznika do rozporządzenia nie mogą być stosowane do tego celu zanim nie zostanie wprowadzona odpowiednia zmiana w Załączniku. Ze względu na fakt, że wymaga to procedury współdecydowania, nie można tego dokonać szybko, a co za tym idzie może mieć to negatywne skutki dla lotnictwa. Jest to jedynie jeden z wielu przykładów. Przyjęcie wniosku doprowadziłoby do uchylenia rozporządzenia 2320/2002 jak również rozporządzenia 849/2004, które je zmieniało. Wniosek jest zatem zgodny z zobowiązaniem Komisji do zmniejszania formalności administracyjnych przez usunięcie w pierwszej kolejności obowiązujących przepisów – zasada „nowe za stare”.

Wniosek jest ujęty w programie kroczącym Komisji uaktualnienia i upraszczania dorobku wspólnotowego oraz w jej Pracach i Programie Legislacyjnym, oznaczonych symbolem 2005/TREN/016.

- **Uchylenie obowiązującego ustawodawstwa**

Przyjęcie niniejszego wniosku doprowadzi do uchylenia istniejącego prawodawstwa.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i w związku z tym jego zakres powinien być rozszerzony na Europejski Obszar Gospodarczy.

- **Szczegółowe wyjaśnienie wniosku**

Artykuł 1 przedstawia cele, a mianowicie ustanowienie wspólnych zasad ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Artykuł 1 nie różni się zasadniczo od art. 1 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.

Artykuł 2 dotyczy zakresu aktu prawnego. Tekst uczyniono bardziej przejrzystym niż w aktualnym rozporządzeniu, zyskując pewność prawną, że rozporządzenie stosuje się zarówno do portów lotniczych Wspólnoty obsługujących lotnictwo cywilne, operatorów zapewniających usługi w taki portach lotniczych oraz podmiotów spełniających funkcje ochrony lotnictwa dla lotów z takich portów lotniczych (na przykład zakłady kateringu lub cargo, które nie znajdują się na terenie portu lotniczego).

Artykuł 3 przedstawia definicje.

Artykuł 4 odnosi się do wspólnych standardów, które maja być ustanowione w prawie Wspólnoty, obejmując środki, które mają zostać wprowadzone w przepisach wykonawczych.

Artykuł zezwala Państwom Członkowskim na stosowanie bardziej rygorystycznych środków. Zasada ta nie zmienia się w stosunku do zasady zawartej w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002. Jednak nowe rozwiązanie wymaga, aby Państwa Członkowskie przeprowadziły ocenę ryzyka i były w stanie ogólnie uzasadnić takie działanie, jeśli Komisja z takim wnioskiem się do nich zwróci. Ma to rozwiać obawy zainteresowanych stron, że organy krajowe mogą obciążać branżę dodatkowymi wymogami z zakresu ochrony bez konieczności uzasadnienia takich działań. Działania Państw Członkowskich w odpowiedzi na konkretne informacje o zagrożeniu nie będą wykluczone przez ten akt prawny, a podwyższone wymogi ochrony dla poszczególnych lotów nie wchodzą w zakres wymogów tego artykułu.

Artykuł 6 jest nowy. Dotyczy on sytuacji, w której państwo trzecie wymaga innych środków ochrony w stosunku do lotów z portów lotniczych Wspólnoty, niż wymogi ustanowione prawodawstwem Wspólnoty.

Artykuł 7 powtarza wymóg (obecnie zawarty w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002), zgodnie z którym w każdym Państwie Członkowskim powinien być jeden organ odpowiedzialny za koordynację i monitorowanie realizacji wymogów ochrony lotnictwa.

Artykuły 8 do 12 wymagają aby opracowywano programy ochrony na szczeblu krajowym, na poziomie portu lotniczego, przewoźnika lotniczego, jak również innych podmiotów wykonujących funkcje ochrony lotnictwa. Artykuł ten nie różni się zasadniczo od zobowiązań art. 5 ust. 1 i 4 obowiązującego rozporządzenia, lecz po raz pierwszy formalnie wymaga w prawie Wspólnoty programu ochrony od innych podmiotów takich jak przedsiębiorstwa transportowe i kateringowe. Wymaganie programów ochrony odzwierciedla aktualne najlepsze praktyki w sektorze lotnictwa i samo w sobie nie jest znacznym obciążeniem dla branży czy administracji.

Artykuł 13 ustanawia w stosunku do każdego państwa Członkowskiego wymóg podjęcia działań monitorowania zgodności za pomocą krajowego programu kontroli jakości. Artykuł ten zawiera obowiązki ustanowione w art. 5 ust. 3 i art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.

Artykuł 14 uwzględnia inspekcje Komisji, m.in. portów lotniczych Wspólnoty. W zasadzie nie zmienia przepisów aktualnego art. 7 ust. 2 do 4 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.

Artykuł 15 dotyczy rozpowszechniania informacji.

Artykuł 16 ustanawia komitet wspierający Komisję w opracowywaniu przepisów wykonawczych. Pozostaje on zasadniczo niezmieniony w stosunku do art. 9 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.

Artykuł 17 zastępuje obowiązujący art. 10 w sprawie ochrony lotów z państw trzecich. Przewiduje on porozumienia pomiędzy Wspólnotą a państwami trzecimi, które umożliwiałyby w portach lotniczych Wspólnoty transfer pasażerów, bagaży i ładunku bez potrzeby ponownego przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa i dodatkowych środków ochrony.

Artykuł 18 zobowiązuje do wprowadzenia kar dla tych, którzy nie spełniają wymogów Wspólnoty w dziedzinie ochrony lotnictwa. Wymóg ten nie zmienia się w stosunku do wymogu obecnie zawartego w art. 12 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.

Artykuły 19 i 20 uchylają obowiązujące rozporządzenia i zastępują je nowym aktem prawnym. Zezwala na stopniowe wdrażanie, tak aby obowiązujące przepisy wykonawcze uzupełniające rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 mogły zostać uaktualnione w procedurze komitologii, w celu dostosowania do nowego aktu prawnego i uniknięcia luk, jakie powstałyby w momencie uchylenia obowiązującego rozporządzenia.

Natomiast Załącznik do nowego aktu jest skonstruowany w ten sam sposób co Załącznik do rozporządzenia (WE) nr 2320/2002. Jednak zawartość każdego rozdziału Załącznika została uproszczona i obecnie jest to zestaw ogólnych zasad. Jeśli reguły będą potrzebne zostaną ustanowione za pomocą przepisów wykonawczych. Przykładowo nowy rozdział 4 na temat pasażerów i bagażu kabinowego jest w przybliżeniu dwa razy mniejszy od obowiązującego rozdziału 4. Jedynie rozdział 10 na temat środków ochrony podczas lotu nie istnieje w aktualnym rozporządzeniu.

2005/0191 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego artykuł 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji[1],

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[2],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[3],

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu[4],

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W celu ochrony osób i mienia na terenie Unii Europejskiej należy zapobiegać aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym poprzez ustanowienie wspólnych zasad ochrony lotnictwa cywilnego. Cel ten powinno się osiągnąć poprzez ustalenie wspólnych zasad i wspólnych standardów w lotnictwie cywilnym, jak również mechanizmów monitorowania ich przestrzegania.

(2) W ogólnie pojętym interesie ochrony lotnictwa cywilnego pożądane byłoby zapewnienie podstawy wspólnej wykładni wydanego w kwietniu 2002 r. załącznika 17 do Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 r.

(3) Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego[5] przyjęto w następstwie wydarzeń z dnia 11 września 2001 r. w Stanach Zjednoczonych.

(4) Treść rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 powinna zostać poprawiona w świetle nabytego doświadczenia, a samo rozporządzenie należy zastąpić nowym aktem normatywnym, zmierzającym do uproszczenia, harmonizacji i przejrzystości istniejących zasad i poprawy poziomu ochrony.

(5) Ze względu na potrzebę większej elastyczności w przyjmowaniu środków i procedur z zakresu ochrony, w celu ich dostosowania do zmieniających się ocen zagrożenia i umożliwienia wprowadzenia nowych technologii, nowy akt powinien ustanowić

---

1 Dz.U. C […] z […], str. […].
2 Dz.U. C […] z […], str. […].
3 Dz.U. C […] z […], str. […].
4 Dz.U. C […] z […], str. […].
5 Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str. 1.

podstawowe reguły tego co należy zrobić, aby chronić lotnictwo cywilne przed aktami bezprawnej ingerencji bez wchodzenia w szczegóły techniczne i proceduralne co do tego, jak mają być wdrażane.

(6) Nowy akt prawny powinien mieć zastosowanie do portów lotniczych obsługujących lotnictwo cywilne na terytorium Państwa Członkowskiego, do operatorów zapewniających usługi w takich portach lotniczych oraz podmiotów dostarczających towary i/lub świadczących usługi dla takich portów lotniczych.

(7) Bez uszczerbku dla Konwencji z Tokio z 1963 r. w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, Konwencji z Hagi z 1970 r. o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi oraz Konwencji z Montrealu z 1971 r. o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego - nowy akt prawny powinien obejmować środki ochrony, które mają zastosowanie na pokładzie statków powietrznych lub w czasie lotu przewoźników lotniczych Wspólnoty.

(8) Z różnymi rodzajami lotnictwa cywilnego niekoniecznie wiąże się taki sam poziom zagrożenia. Przy ustalaniu wspólnych standardów ochrony lotnictwa należy brać pod uwagę wielkość statków powietrznych, charakter działalności i/lub częstotliwość działalności w porcie lotniczym, aby umożliwić przyznawanie odstępstw.

(9) Państwom Członkowskim należy pozwolić, na podstawie oceny ryzyka, na stosowanie bardziej rygorystycznych środków od tych, które zostaną ustalone. Jednak Komisja powinna mieć możliwość zbadania tych bardziej rygorystycznych środków oraz decydować o tym, czy Państwo Członkowskie może w dalszym ciągu je stosować.

(10) Państwa trzecie mogą wymagać stosowania środków, które różnią się od tych ustanowionych w niniejszym akcie w odniesieniu do lotów z portu lotniczego Państwa Członkowskiego do lub nad tym państwem trzecim. Jednak bez uszczerbku dla dwustronnych porozumień, których stroną jest Wspólnota, Komisja powinna mieć możliwość zbadania środków wymaganych przez państwa trzecie i podjęcia decyzji, czy Państwo Członkowskie, operator lub inny zainteresowany podmiot może w dalszym ciągu stosować wymagane środki.

(11) Mimo że w ramach jednego Państwa Członkowskiego mogą istnieć dwa lub więcej organy zaangażowane w bezpieczeństwo lotnicze, każde Państwo Członkowskie powinno wyznaczyć jeden organ odpowiedzialny za koordynację i monitoring wdrażania standardów ochrony.

(12) W celu określenia odpowiedzialności w zakresie wdrażania wspólnych standardów i opisania środków wymaganych przez operatorów i inne podmioty, każde Państwo Członkowskie powinno opracować krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego. Ponadto każdy operator portu lotniczego, przewoźnik lotniczy i podmiot stosujący standardy ochrony lotnictwa powinien opracować, stosować i utrzymywać program ochrony w celu przestrzegania postanowień nowego aktu prawnego i każdego stosowanego krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

(13) Aby monitorować przestrzeganie postanowień nowego aktu oraz krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, każde Państwo Członkowskie powinno opracować i zapewnić realizację programu krajowego sprawdzającego jakość ochrony lotnictwa cywilnego.

(14) W celu monitorowania stosowania przez Państwa Członkowskie nowego aktu oraz określenia słabych punktów w bezpieczeństwie lotnictwa, Komisja powinna prowadzić inspekcje, w tym inspekcje niezapowiedziane.

(15) Akty wykonawcze ustalające wspólne środki i procedury wdrażania wspólnych standardów i zawierające informacje dotyczące ochrony wraz ze sprawozdaniami Komisji z inspekcji i odpowiedziami władz krajowych należy uznać za „informacje niejawne UE" w rozumieniu decyzji Komisji 2001/844/WE, EWWS, Euratom z dnia 29 listopada 2001 r. zmieniającej regulamin wewnętrzny[6]. Informacji tych nie należy publikować.Powinno się je udostępniać jedynie tym operatorom i podmiotom, którzy mają ku temu uzasadniony powód.

(16) Środki i procedury niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji[7].

(17) W celu zapewnienia pasażerom transferowym i bagażowi transferowemu możliwości zwolnienia z kontroli, gdy przylatują z państwa trzeciego, zgodnie koncepcją znaną jako „jednolity obszar ochrony lotnictwa" („one-stop security"), jak również pozwala pasażerom przylatującym takimi lotami na mieszanie się z pasażerami odlatującymi, którzy przeszli kontrolę bezpieczeństwa, należy zachęcać do zawierania porozumień pomiędzy Wspólnotą a państwami trzecimi, które uznawałyby standardy ochrony stosowane w państwach trzecich jako równoważne ze standardami Wspólnoty.

(18) Należy przewidzieć kary za nieprzestrzeganie przepisów niniejszego rozporządzenia. kary takie powinny być skuteczne, proporcjonalne i zniechęcające,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1
Cele

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne zasady ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

   Stanowi również podstawę wspólnej wykładni wydanego w kwietniu 2002 r. załącznika 17 do Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 r.

2. Sposobami osiągnięcia wyznaczonych celów, wymienionych w ust. 1 będą:

   a) ustanowienie wspólnych zasad i wspólnych standardów ochrony lotnictwa;

   b) mechanizm monitorowania ich przestrzegania.Artykuł 2
   Zakres

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:

a) wszystkich portów lotniczych obsługujących lotnictwo cywilne zlokalizowanych na terenie Państwa Członkowskiego;

b) wszystkich operatorów, w tym przewoźników lotniczych, świadczących usługi, o których mowa w lit. a);

c) wszystkich podmiotów działających z terenu usytuowanego wewnątrz portu lotniczego lub poza terenem portu lotniczego i dostarczających towary i/lub świadczących usługi dla portów lotniczych, o których mowa w lit. a).

---

6 Dz.U. L 317 z 3.12.2001, str. 1.
7 Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

Artykuł 3
Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

(1) „lotnictwo cywilne” oznacza każdą działalność transportu lotniczego, zarówno komercyjną jak i niekomercyjną, działalność ze stałym rozkładem lotów i bez, z wyjątkiem działań prowadzonych przez państwowe statki powietrzne, o których mowa w art. 3 Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r.

(2) „ochrona lotnictwa" oznacza połączenie środków oraz zasobów ludzkich i naturalnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji;

(3) „operator” oznacza osobę, organizację lub przedsiębiorstwo zaangażowane lub zamierzające zaangażować się w działalność transportu powietrznego;

(4) „przewoźnik lotniczy" oznacza przedsiębiorstwo posiadające ważną licencją na prowadzenie działalności w zakresie transportu lotniczego;

(5) „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną licencją na prowadzenie działalności, udzieloną przez Państwo Członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 2407/92[8];

(6) „przedmioty zabronione" oznacza broń, ładunki wybuchowe lub inne niebezpieczne urządzenia, przedmioty lub substancje, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji;

(7) „kontrola bezpieczeństwa” oznacza stosowanie technicznych lub innych środków przeznaczonych do identyfikacji i/lub wykrywania przedmiotów zakazanych;

(8) „działania z zakresu ochrony” oznacza stosowanie środków, poprzez które można zapobiec wprowadzeniu przedmiotów zabronionych;

(9) „kontrola dostępu” oznacza zastosowanie środków, poprzez które zapobiega się wtargnięciu nieupoważnionych osób lub nieupoważnionych pojazdów lub nieupoważnionych osób i nieupoważnionych pojazdów;

(10) „strefa operacyjna lotniska” oznacza powierzchnię manewrową portu lotniczego, przyległe tereny i budynki lub ich części, do których dostęp jest ograniczony;

(11) „strefa ogólnodostępna” oznacza te części portu lotniczego, przyległe tereny i budynki lub ich części, które nie są rejonem operacji lotniczych;

(12) „strefa zastrzeżona lotniska" oznacza powierzchnię w rejonie operacji lotniczych, gdzie oprócz ograniczonego dostępu stosuje się kontrolę dostępu;

(13) „strefa wydzielona” oznacza obszar, który jest oddzielony za pomocą kontroli dostępu albo od strefy zastrzeżonej lotniska albo innej strefy wydzielonej jeśli strefa wydzielona jest strefą zastrzeżoną lotniska;

(14) „sprawdzenie danych” oznacza możliwe do zweryfikowania sprawdzenie tożsamości osoby fizycznej, w tym karalności, w celu ocenienia możliwości dopuszczenia danej osoby bez eskorty do strefy zastrzeżonej lotniska;

---

[8] Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.

(15) „pasażerowie, bagaż lub ładunek transferowy” oznacza pasażerów, bagaż lub ładunek odlatujący samolotami innymi niż przylecieli;

(16) „pasażerowie, bagaż lub ładunek tranzytowy” oznacza pasażerów, bagaż lub ładunek odlatujący tymi samymi samolotami, którymi przylecieli;

(17) „potencjalnie uciążliwy pasażer” oznacza pasażera, który jest albo osobą deportowaną, uznaną za nieuprawnioną do przekroczenia granicy na mocy przepisów imigracyjnych lub osobą aresztowaną/zatrzymaną;

(18) „bagaż kabinowy” oznacza bagaż przeznaczony do przewozu w kabinie pasażerskiej statku powietrznego;

(19) „bagaż rejestrowany” oznacza bagaż przeznaczony do przewozu w luku bagażowym statku powietrznego;

(20) „towarzyszący bagaż rejestrowany” oznacza bagaż dopuszczony do przewozu w luku bagażowym statku powietrznego, na pokładzie którego znajduje się pasażer, który zgłosił go do odprawy;

(21) „poczta przewoźnika lotniczego” oznacza pocztę pochodzącą od i przeznaczoną dla przewoźnika lotniczego;

(22) „materiały przewoźnika lotniczego” oznacza materiały pochodzące i przeznaczone dla przewoźnika lotniczego;

(23) „ładunek” oznacza każdą własność przeznaczoną do przewożenia statkiem powietrznym poza bagażem, pocztą i materiałami przewoźnika lotniczego oraz zaopatrzeniem lotu;

(24) „regularny agent” oznacza przewoźnika lotniczego, agenta, spedytora lub inny podmiot zapewniający działania z zakresu ochrony w odniesieniu do ładunku zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;

(25) „znany nadawca” oznacza nadawcę, który wysyła ładunek i którego procedury są zgodne ze wspólnymi zasadami i normami ochrony w stopniu wystarczającym aby zezwolić na przewóz tego ładunku każdym statkiem powietrznym bez dodatkowej kontroli;

(26) „uznany nadawca” oznacza nadawcę, który wysyła ładunek i którego procedury są zgodne ze wspólnymi zasadami i standardami ochrony w stopniu wystarczającym, aby zezwolić na przewóz tego ładunku towarowym statkiem powietrznym bez dodatkowej kontroli;

(27) „sprawdzenie statku powietrznego” oznacza inspekcje tych części wnętrza statku powietrznego, do których mogli mieć dostęp pasażerowie, wraz z inspekcją luku bagażowego w celu wykrycia przedmiotów zabronionych i przypadków bezprawnej ingerencji wobec statku powietrznego;

(28) „przeszukanie statku powietrznego” oznacza inspekcję wnętrza statku powietrznego oraz dostępnej części zewnętrznej w celu wykrycia przedmiotów zabronionych oraz bezprawnych ingerencji wobec statku powietrznego;

(29) „funkcjonariusz ochrony lotu” oznacza osobę zatrudnioną przez Państwo Członkowskie, podróżującą statkiem powietrznym licencjonowanym przez przewoźnika lotniczego w celu ochrony tego statku powietrznego i osób w nim przebywających przed aktami bezprawnej ingerencji.

Artykuł 4

Wspólne standardy

1. Wspólne standardy ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zawarte są w Załączniku.

2. Szczegółowe środki i procedury wdrażania wspólnych standardów, o którym mowa w ust. 1 ustala się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

   Środki te w szczególności dotyczą:

   a) metod kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu i innych działań z zakresu ochrony;

   b) metod dokonania sprawdzenia i przeszukania statku powietrznego;

   c) przedmiotów zabronionych;

   d) kryteriów eksploatacyjnych i prób odbiorczych urządzeń;

   e) wymagań dotyczących zatrudnienia i szkolenia personelu;

   f) określenia krytycznych części strefy zastrzeżonej lotniska;

   g) obowiązków i procedur zatwierdzania regularnych agentów, znanych nadawców i uznanych nadawców;

   h) kategorie osób i dóbr, które z powodów obiektywnych poddane zostają specjalnym procedurom ochrony lub są zwolnione z kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub innych działań z zakresu ochrony.

   Poprzez odstępstwo od wspólnych standardów, o których mowa w ust. 1, środki i procedury mogą również dotyczyć kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu i innych działań z zakresu ochrony, które zapewnią właściwy poziom ochrony w portach lotniczych lub ich strefach wydzielonych. Takie alternatywne środki uzasadnia się przyczynami dotyczącymi wielkości statku powietrznego, charakterem działalności i/lub częstotliwością działalności w danym porcie lotniczym.

3. Państwa Członkowskie zapewniają stosowanie wspólnych standardów, o których mowa w ust.1.

Artykuł 5

Bardziej rygorystyczne środki stosowane przez Państwa Członkowskie

1. Państwa Członkowskie mogą stosować bardziej rygorystyczne środki niż wspólne standardy określone w art. 4. Czyniąc to działają w oparciu o ocenę ryzyka i zgodnie z prawem Wspólnotowym. Bardziej rygorystyczne środki winny być właściwe, obiektywne i niedyskryminujące.

   Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o takich środkach.

2. Komisja może zbadać stosowanie ust. 1 i po konsultacji z Komitetem, o którym mowa w art. 16 ust. 1 może zdecydować, czy Państwo Członkowskie może w dalszym ciągu stosować te środki.

   Komisja przekazuje swoją decyzję Radzie oraz Państwom Członkowskim.

   W ciągu miesiąca od przekazania decyzji przez Komisję, Państwo Członkowskie może odwołać się od decyzji do Rady. Rada, stanowiąc kwalifikowaną większością głosów, może podjąć w ciągu trzech miesięcy inną decyzję.

3. Jeśli bardziej rygorystyczne środki są ograniczone do danego lotu w konkretnym dniu, ustępu 1 akapit 2 i ust. 2 nie stosuje się.

Artykuł 6

Środki ochrony wymagane przez państwa trzecie

1. Bez uszczerbku dla porozumień dwustronnych, których stroną jest Wspólnota, Państwo Członkowskie powiadamia Komisję o środkach wymaganych przez państwo trzecie jeśli różnią się od wspólnych zasad określonych w art. 4 w odniesieniu do lotów z portu lotniczego w Państwie Członkowskim do lub nad państwem trzecim.

2. Na prośbę danego Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy Komisja bada stosowanie ust. 1 i po konsultacji z Komitetem, o którym mowa w art. 16 ust. 1 może zdecydować, czy Państwo Członkowskie, operator lub inny zainteresowany podmiot może w dalszym ciągu stosować te środki.

   Komisja przekazuje swoją decyzję Radzie oraz Państwom Członkowskim.

3. Ustępów 1 i 2 nie stosuje się jeśli:

   a) dane Państwo Członkowskie stosuje dane środki zgodnie z art. 5 lub

   b) wymagania państwa trzeciego są ograniczone do danego lotu w konkretnym dniu.

Artykuł 7

Organ krajowy

Jeśli w ramach jednego Państwa Członkowskiego ochroną lotnictwa zajmują się dwa lub więcej organów, to Państwo Członkowskie wyznacza jeden organ (dalej zwany „organem krajowym") odpowiedzialny za koordynację i monitorowanie wdrażania wspólnych standardów, o których mowa w art. 4.

Artykuł 8

Programy

Państwa Członkowskie, operatorzy portów lotniczych, przewoźnicy lotniczy i inne podmioty stosujące standardy ochrony są odpowiedzialni za opracowanie, stosowanie i utrzymanie swoich programów ochrony w sposób przedstawiony w art. 9 do 12.

Państwa Członkowskie ponadto realizują zadania szeroko zakrojonej kontroli jakości zdefiniowanej w art. 13.

Artykuł 9

Krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego

1. Każde Państwo Członkowskie opracowuje, stosuje i utrzymuje krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego.

   Program ten definiuje odpowiedzialność w zakresie wdrażania wspólnych standardów, o których mowa w art. 4 i opisuje środki wymagane w tym celu przez operatorów i inne podmioty.

2. Organ krajowy udostępni na piśmie odpowiednie części krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego zainteresowanym operatorom i podmiotom mającym do tego uzasadniony powód.

Artykuł 10

Program ochrony portu lotniczego

1. Każdy operator opracowuje, stosuje i utrzymuje program ochrony portu lotniczego.

   Program ten winien opisywać metody i procedury, które ma stosować operator portu lotniczego w celu przestrzegania zarówno niniejszego rozporządzenia jak i krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

   Program ten winien również opisywać jak operator monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

2. Program ochrony portu lotniczego przedstawia się organowi krajowemu.

Artykuł 11

Program ochrony przewoźnika lotniczego

1. Każdy przewoźnik opracowuje, stosuje i utrzymuje program ochrony przewoźnika lotniczego.

   Program ten winien opisywać metody i procedury, które ma stosować przewoźnik lotniczy w celu przestrzegania zarówno niniejszego rozporządzenia jak i krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego Państwa Członkowskiego, z którego terytorium świadczy on usługi.

   Program ten winien również opisywać jak przewoźnik lotniczy monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

2. Program ochrony przewoźnika przedstawia się organowi krajowemu na jego wniosek.

Artykuł 12

Program ochrony wymagany od podmiotu stosującego standardy ochrony lotnictwa

1. Każdy podmiot stosujący standardy ochrony lotnictwa opracowuje, stosuje i utrzymuje program ochrony.

   Program ten winien opisywać metody i procedury, które ma stosować podmiot w celu przestrzegania zarówno niniejszego rozporządzenia jak i krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego Państwa Członkowskiego, w którym ma siedzibę.

   Program ten winien również opisywać jak podmiot ten monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

2. Program ochrony podmiotu stosującego standardy ochrony lotnictwa przedstawia się organowi krajowemu na jego wniosek

Artykuł 13

Krajowy program kontroli jakości

1. Każde Państwo Członkowskie opracowuje i zapewnia wdrożenie krajowego programu kontroli jakości.

Program ten umożliwia Państwu Członkowskiemu sprawdzanie jakości ochrony lotnictwa cywilnego w celu monitorowania przestrzegania zarówno niniejszego rozporządzenia jak i krajowego programu ochrony lotnictwa.

2. Szczegółowy opis krajowego programu kontroli jakości przyjmowany jest zgodnie z procedurą określoną w art. 16 ust. 2.

Taki program pozwala na szybkie wykrywanie i poprawianie uchybień. Winien on również zapewniać regularne monitorowanie przez organ krajowy lub pod jego nadzorem wszystkich odpowiedzialnych za stosowanie standardów ochrony portów lotniczych, operatorów i innych podmiotów mających siedzibę w danym Państwie Członkowskim.

Artykuł 14

Inspekcje Komisji

1. Komisja działając we współpracy w organem krajowym prowadzi inspekcje – w tym inspekcje portów lotniczych, operatorów i podmiotów stosujących standardy ochrony lotnictwa – w celu monitorowania stosowania przez Państwo Członkowskie niniejszego rozporządzenia i określenia słabych punktów w ochronie lotnictwa. W tym celu organ krajowy informuje Komisję na piśmie o wszystkich portach lotniczych znajdujących się na jego terytorium obsługujących lotnictwo cywilne poza portami objętymi art. 4 ust. 2 akapit trzeci.

Procedury przeprowadzania takich inspekcji są przyjmowane zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 16 ust. 2.

2. Prowadzone przez Komisję inspekcje portów lotniczych, operatorów i innych podmiotów stosujących standardy ochrony lotnictwa są niezapowiedziane.

3. Każde sprawozdanie Komisji z inspekcji przekazuje się organowi krajowemu danego Państwa Członkowskiego, które w swojej odpowiedzi określa środki naprawy stwierdzonych niedociągnięć.

Następnie sprawozdanie to wraz z odpowiedzią organu krajowego przekazuje się wszystkim organom krajowym pozostałych Państw Członkowskich.

Artykuł 15

Rozpowszechnianie informacji

Następujące dokumenty traktuje się jako „dokumenty niejawne UE” dla celów decyzji 2001/844/WE, EWWS, Euratom i nie podaje się do publicznej wiadomości.

a) środki i procedury określone w art. 4 ust. 2, jeśli zawierają informacje newralgiczne z punktu widzenia ochrony;

b) sprawozdania Komisji z inspekcji oraz odpowiedzi organów krajowych, określone w art. 14 ust. 3.

Artykuł 16

Komitet

1. Komisja jest wspomagana przez komitet zwany dalej „Komitetem”.

2. Tam gdzie powołano się na niniejszy ustęp, zastosowanie mają art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, zgodnie z art. 8 tego dokumentu.

Okres wymieniony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na jeden miesiąc.

3. Komitet przyjmuje własny regulamin wewnętrzny.

Artykuł 17
Państwa trzecie

Zgodnie z art. 300 Traktatu Wspólnota może zawierać z państwem trzecim porozumienia uznające, że standardy ochrony stosowane w państwie trzecim są równoważne ze standardami Wspólnoty.

Artykuł 18
Kary

Państwa Członkowskie ustanawiają system kar nakładanych w przypadkach naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia, a także podejmują wszelkie środki niezbędne dla ich wykonania. Kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i zniechęcające.

Artykuł 19
Uchylenie

Uchyla się rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

Artykuł 20
Data wejścia w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Stosuje się od dnia […] r. z wyjątkiem art. 4 ust. 2, art. 13 ust. 2, art. 14. ust. 1 i art. 16, które stosuje się z dniem wejścia w życie rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia […] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

WSPÓLNE STANDARDY OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO PRZED AKTAMI BEZPRAWNEJ INGERENCJI (ART. 4)

1. OCHRONA PORTU LOTNICZEGO

1.1 Wymagania dotyczące planowania portu lotniczego

1. Przy projektowaniu i budowaniu nowych obiektów portu lotniczego lub przebudowie istniejących obiektów portu lotniczego, należy w pełni uwzględnić wymogi wdrażania wspólnych standardów, o których mowa w niniejszym Załączniku oraz w aktach wykonawczych.

2. W porcie lotniczym ustanawia się następujące obszary:

   a) strefa ogólnodostępna,

   b) strefa operacyjna lotniska,

   c) strefy zastrzeżone lotniska oraz

   d) punkty krytyczne stref zastrzeżonych lotniska.

1.2 Kontrola dostępu

1. Dostęp do strefy operacyjnej lotniska powinien być ograniczony w celu powstrzymania przedostania się do tych rejonów nieupoważnionych osób i nieupoważnionych pojazdów.

2. Dostęp do stref zastrzeżonych lotniska jest kontrolowany w celu uniemożliwienia wejścia do tych obszarów nieupoważnionych osób i wjazdu nieupoważnionych pojazdów.

3. Osobom i pojazdom można zezwolić na dostęp do strefy operacyjnej lotniska i stref zastrzeżonych lotniska jeśli spełniają wymagane warunki ochrony.

4. Przed wydaniem karty identyfikacyjnej załogi lotniczej, członek załogi przewoźnika powietrznego Wspólnoty powinien przejść z powodzeniem przez proces sprawdzenia danych przeprowadzany przez Państwo Członkowskie wydające licencję.

5. Przed wydaniem karty identyfikacyjnej personelu portu lotniczego, która uprawnia do wejścia do stref zastrzeżonych lotniska, członek personelu powinien przejść z powodzeniem przez proces sprawdzenia danych przeprowadzany przez Państwo Członkowskie, w którym znajduje się port lotniczy. Nie stosuje się to do członków załogi lotniczej, którym wydano karty identyfikacyjne określone w ust. 4.

1.3 Kontrola bezpieczeństwa osób innych niż pasażerowie i przenoszonych przez nie przedmiotów

1. Osoby inne niż pasażerowie wraz z przenoszonymi przedmiotami poddawani są ciągłej wyrywkowej kontroli bezpieczeństwa przy wejściu do stref zastrzeżonych lotniska w celu uniemożliwienia wniesienia do tych obszarów przedmiotów zabronionych.
2. Osoby inne niż pasażerowie wraz z przenoszonymi przedmiotami poddawani zostają kontroli bezpieczeństwa przy wejściu do krytycznych części obszaru stref zastrzeżonych lotniska w celu uniemożliwienia wniesienia do tych obszarów przedmiotów zabronionych.

1.4 Sprawdzanie pojazdów

Pojazdy wjeżdżające do stref zastrzeżonych lotniska są sprawdzane w celu uniemożliwienia wwiezienia do tych stref przedmiotów zabronionych.

1.5 Nadzór, patrole i inne fizyczne kontrole

W strefach zastrzeżonych lotniska i wszystkich obszarach przyległych ogólnie dostępnych prowadzi się nadzór, patrole i inne fizyczne kontrole w celu wykrycia podejrzanego zachowania osób, wykrycia słabych punktów, które mogą zostać wykorzystane do przeprowadzenia aktu bezprawnej ingerencji i w celu odstręczenia od takich aktów.

2. STREFY WYDZIELONE W PORTACH LOTNICZYCH

Statki powietrzne zaparkowane w strefie wydzielonej portów lotniczych, do których stosują się alternatywne środki, o których mowa w art. 4 ust. 2 akapit trzeci, oddziela się od statków powietrznych, do których mają w pełni zastosowanie wspólne standardy określone w Załączniku w celu zachowania przestrzegania tych standardów ochrony w odniesieniu do takich statków powietrznych, pasażerów, bagaży i ładunku

3. OCHRONA STATKÓW POWIETRZNYCH

1. Jeśli pasażerowie wysiadają ze statku powietrznego, statek powietrzny poddaje się sprawdzeniu, aby upewnić się, że na pokładzie nie ma przedmiotów zabronionych.
2. Każdy statek powietrzny chroni się przed nieuprawnioną ingerencją.
3. Każdy statek powietrzny, który nie był strzeżony przed nieuprawnioną ingerencją poddaje się sprawdzeniu.

4. PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

4.1 Kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego

1. Wszyscy pasażerowie nowi, tranzytowi i transferowi oraz ich bagaż kabinowy poddaje się kontroli bezpieczeństwa w celu zapobieżenia wniesienia przedmiotów zabronionych do stref zastrzeżonych lotniska i na pokład statków powietrznych.

2. Pasażerowie transferowi i ich bagaż kabinowy mogą być zwolnieni z kontroli bezpieczeństwa jeśli:

   a) przylatują z Państwa Członkowskiego, chyba że Komisja lub to Państwo Członkowskie dostarczyli informacje, że pasażerów tych oraz ich bagażu kabinowego nie można uznać za poddane kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi standardami lub

   b) przylatują z państwa trzeciego, z którym Wspólnota podpisała porozumienie określone w art.. 17, które uznaje, że pasażerowie ci oraz ich bagaż kabinowy przeszli kontrolę bezpieczeństwa zgodnie ze standardami ochrony równoważnymi standardom Wspólnoty.

3. Pasażerowie tranzytowi i ich bagaż kabinowy mogą być zwolnieni z kontroli bezpieczeństwa jeśli:

   a) pozostają na pokładzie statku powietrznego; lub

   b) nie mieszają się z pasażerami odlatującymi, którzy przeszli kontrolę bezpieczeństwa poza tymi, którzy wsiadają do tego samego statku powietrznego; lub

   c) przylatują z Państwa Członkowskiego, chyba że Komisja lub to Państwo Członkowskie dostarczyli informacje, że nie można uznać iż pasażerowie ci oraz ich bagaż kabinowego przeszli kontrolę bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi standardami; lub

   d) przylatują z państwa trzeciego, z którym Wspólnota podpisała porozumienie określone w art.. 17, które uznaje, że pasażerowie ci oraz ich bagaż kabinowy przeszli kontrolę bezpieczeństwa zgodnie ze standardami ochrony równoważnymi standardom Wspólnoty.

4.2 Ochrona pasażerów i bagażu kabinowego

1. Pasażerowie i ich bagaż kabinowy winien być strzeżony przed nieuprawnioną ingerencją od punktu, w którym przechodzą kontrolę bezpieczeństwa, aż do odlotu statku powietrznego, którym są przewożeni.

2. Pasażerowie odlatujący, którzy przeszli kontrolę bezpieczeństwa nie mieszają się z pasażerami przylatującymi, chyba że:

   a) przylatują z Państwa Członkowskiego, pod warunkiem, że Komisja lub to Państwo Członkowskie nie dostarczyli informacji, że nie można uznać iż pasażerowie ci oraz ich bagaż kabinowy przeszli kontrolę bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi standardami; lub

   b) przylatują z państwa trzeciego, z którym Wspólnota podpisała porozumienie określone w art.. 17, które uznaje, że pasażerowie ci oraz ich bagaż kabinowy przeszli kontrolę bezpieczeństwa zgodnie ze standardami ochrony równoważnymi standardom Wspólnoty.

4.3 Potencjalnie uciążliwi pasażerowie

Przed odlotem pasażerowie potencjalnie kłopotliwi zostają poddani odpowiednim środkom ochrony.

5. BAGAŻ REJESTROWANY

5.1 Kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego

1. Cały bagaż rejestrowany przed załadowaniem na pokład statku powietrznego poddaje się kontroli bezpieczeństwa.
2. Transferowy bagaż rejestrowany może być zwolniony z kontroli bezpieczeństwa jeśli:
   a) przylatuje z Państwa Członkowskiego, chyba że Komisja lub to Państwo Członkowskie dostarczyli informacje, że nie można uznać iż dany bagaż rejestrowany przeszedł kontrolę bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi standardami lub
   b) przylatuje z państwa trzeciego, z którym Wspólnota podpisała porozumienie określone w art.. 17, które uznaje, że dany bagaż rejestrowany został poddany kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze standardami ochrony równoważnymi standardom Wspólnoty.
3. Tranzytowy bagaż rejestrowany może być zwolniony z kontroli bezpieczeństwa jeśli pozostaje na pokładzie statku powietrznego.

5.2 Ochrona bagażu rejestrowanego

Bagaż rejestrowany, który ma być przewożony statkiem powietrznym winien być strzeżony przed nieuprawnioną ingerencją od punktu, w którym przechodzi kontrolę bezpieczeństwa, aż do odlotu statku powietrznego, którym jest przewożony.

5.3 Przynależność bagażu

1. Każdą sztukę bagażu określa się jako bagaż towarzyszący lub bez pasażera. Bagaż rejestrowany pasażera, który zgłosił się do lotu, lecz który nie znajduje się na pokładzie statku powietrznego określa się jako bez pasażera.
2. Bagażu rejestrowanego bez pasażera nie przewozi się, chyba że bagaż ten został oddzielony przez czynniki leżące poza kontrolą pasażera i po dokonaniu dodatkowej kontroli bezpieczeństwa.

6. ŁADUNEK

6.1 Działania z zakresu ochrony ładunku

1. Wszelki ładunek przed załadowaniem na pokład poddawany jest działaniom z zakresu ochrony. Przewoźnik lotniczy nie przyjmuje ładunku na pokład bez potwierdzenia i rozliczenia przeprowadzenia działań z zakresu ochrony przez regularnego agenta, znanego spedytora lub uznanego spedytora.
2. Ładunek transferowy poddaje się działaniom z zakresu ochrony zgodnie z wyszczególnieniem z aktu wykonawczego.
3. Ładunek tranzytowy może być zwolniony z kontroli bezpieczeństwa jeśli pozostaje na pokładzie statku powietrznego.

6.2 Ochrona ładunku

1. Ładunek winien być strzeżony przed nieuprawnioną ingerencją od punktu, w którym jest poddawany działaniom z zakresu ochrony, aż do odlotu statku powietrznego, którym jest przewożony.

2. Ładunek, który po przeprowadzeniu działań z zakresu ochrony nie jest wystarczająco strzeżony przed nieuprawnioną ingerencją poddaje się kontroli bezpieczeństwa.

7. POCZTA PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO I MATERIAŁY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego przechodzą działania z zakresu ochrony i są strzeżone aż do załadowania na pokład w celu uniemożliwienia wprowadzenia na pokład statku powietrznego przedmiotów zabronionych.

8. ZAOPATRZENIE LOTU

Zaopatrzenie lotu, obejmujące katering, przeznaczone do przewozu lub wykorzystania na pokładzie statku powietrznego poddawane jest działaniom z zakresu ochrony, a następnie jest strzeżone aż do załadowania na pokład w celu uniemożliwienia wprowadzenia na pokład statku powietrznego przedmiotów zabronionych.

9. ZAOPATRZENIE LOTNISKA

Zaopatrzenie przeznaczone do sprzedaży lub wykorzystania w strefie zastrzeżonej lotniska, w tym zaopatrzenie sklepów wolnocłowych i restauracji poddaje się działaniom z zakresu ochrony w celu uniemożliwienia wprowadzenia do tej strefy przedmiotów zabronionych.

10. ŚRODKI OCHRONY PODCZAS LOTU

1. Nie naruszając stosownych zasad ochrony lotnictwa, osobom nieuprawnionym uniemożliwia się wejście do przedziału załogi samolotu podczas lotu.

2. Nie naruszając stosownych zasad ochrony lotnictwa, osoby potencjalnie uciążliwe poddawane są odpowiednim środkom ochrony podczas lotu.

3. Jeżeli podczas lotu pasażer usiłuje popełnić akt bezprawnej ingerencji, podejmuje się odpowiednie środki ochrony zapobiegające takiemu aktowi.

4. Na pokładzie statku powietrznego nie nosi się broni, chyba że dane Państwo Członkowskie udzieliło pozwolenia i spełnione zostały wymagane warunki ochrony.

5. Funkcjonariuszy ochrony lotu umieszcza się na pokładzie statku powietrznego jeżeli spełnione zostały wymagane warunki ochrony i przeszkolenia. Państwa Członkowskie zachowują prawo do niewyrażenia zgody na wykorzystanie funkcjonariuszy ochrony podczas lotów przewoźników, którym wydały licencje.

6. Ustępy 1 do 5 stosuje się jedynie do przewoźników lotniczych Wspólnoty.

11. ZATRUDNIANIE I SZKOLENIE PERSONELU

1. Osoby realizujące lub odpowiedzialne za realizację kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub inne działania z zakresu ochrony zatrudnia się, szkoli i wydaje certyfikaty w sposób, który zapewnia, że są osobami właściwymi do zatrudnienia i kompetentnymi do podjęcia obowiązków, które zostaną im powierzone.

2. Osoby inne niż pasażerowie, wymagające dostępu do stref zastrzeżonych lotniska, przed otrzymaniem karty identyfikacyjnej pracownika portu lotniczego lub karty identyfikacyjnej personelu latającego przechodzą przeszkolenie z zakresu bezpieczeństwa.

3. Szkolenie, o którym mowa w ust. 1 i 2 prowadzi się na początku okresu zatrudnienia i regularnie powtarza.

4. Instruktorzy zatrudnieni do szkolenia osób wymienionych w ust. 1 i 2 winni być wykwalifikowani.

12. SPRZĘT SŁUŻĄCY DO OCHRONY

Sprzęt stosowany do kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu i innych działań z zakresu ochrony musi być w stanie realizować właściwe działania z zakresu ochrony.