

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego**

COM(2005) 429 końcowy — 2005/0191 (COD)

(2006/C 185/03)

Dnia 16 listopada 2005 r. Rada, działając na podstawie art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 24 marca 2006 r. Sprawozdawcą był **Thomas McDONOGH**.

Na 426. sesji plenarnej w dniach 20-21 kwietnia 2006 r. (posiedzenie z dnia 20 kwietnia 2006 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 134 do 2, przyjął następującą opinię:

## 1. Zalecenia

1.1 Państwom członkowskim należy pozwolić, na podstawie oceny ryzyka, na stosowanie bardziej rygorystycznych środków od tych, które zostaną ustalone, pod warunkiem, że będą je finansować z budżetów krajowych.

1.2 Każde państwo członkowskie powinno wyznaczyć jeden organ odpowiedzialny za koordynację i monitoring wdrażania standardów ochrony.

1.3 Każde państwo członkowskie powinno opracować krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego.

1.4 W celu monitorowania stosowania przez państwa członkowskie nowego aktu oraz określenia słabych punktów w bezpieczeństwie lotnictwa, Komisja powinna prowadzić inspekcje, w tym inspekcje niezapowiedziane.

1.5 W celu zapewnienia pasażerom transferowym i bagażowi transferowemu możliwości zwolnienia z kontroli, gdy przylatują z państwa trzeciego, zgodnie z koncepcją znaną jako „jednolity obszar ochrony lotnictwa” („one stop security”), jak również umożliwienia 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.

1.6 Komitet przyjmuje z zadowoleniem inicjatywę Komisji oraz w pełni popiera jej podstawowe zasady.

1.7 Komitet przyjmuje również z zadowoleniem wprowadzenie wspólnych zasad w zakresie ochrony portów lotniczych, ponieważ obowiązujące procedury mają bardzo zróżnicowany charakter w całej Europie, dlatego konieczne jest ich ujednoczenie.

1.8 W odniesieniu do części 1 1.2 pkt 5 oraz części 11 załącznika, w kontekście swobodnego przepływu pracowników na terytorium Wspólnoty oraz możliwości zatrudniania pracowników z państw trzecich, Komisja może udzielać władzom krajowym, portom i przewoźnikom lotniczym pomocy w weryfikacji danych osobowych potencjalnych

pracowników, w celu sprostania wymogom sprawdzania danych.

1.9 Cel określony w ustępie 1 tego artykułu powinien zostać zmieniony w celu wyjaśnienia, że przedmiotowe środki ochrony mają służyć ochronie lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji stwarzającymi zagrożenie dla lotnictwa cywilnego. Środki te nie są natomiast skierowane na przeciwdziałanie innym rodzajom bezprawnej ingerencji, takim jak kradzieże i przemyt.

1.10 Komisja Europejska powinna opracować i realizować kompleksową politykę finansowania środków ochrony lotnictwa stanowiących element działań, które państwa członkowskie zobowiązane są podjąć w celu zabezpieczenia swoich obywateli przed groźbą terroryzmu.

1.11 Omawiane rozporządzenie należy uzupełnić o mechanizm oceny oddziaływania na branżę wszelkich przyszłych wniosków dotyczących środków bezpieczeństwa. Pozwoli to uniknąć takiej sytuacji, gdzie koszty i oddziaływanie danego środka byłyby nieporównywalnie wyższe od jego skuteczności.

## 2. Wprowadzenie

2.1 Projekt legislacyjny Komisji ma na celu wyjaśnienie ram prawnych obowiązujących w Unii Europejskiej (ustanowionych rozporządzeniem 2320/2002), zapewnienie podstawy wspólnej wykładni międzynarodowych wymogów ustanowionych przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO), usunięcie poufnych informacji ze sfery publicznej oraz położenie większego nacisku na opracowanie wymogów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego poprzez wprowadzanie rozporządzenia w życie, tzn. dzięki zastosowaniu decyzji 1999/468/WE w sprawie metodologii, która ustanawia procedurę legislacyjną przewidującą udział przedstawicieli państw członkowskich i Komisji Europejskiej.

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

### 3. Uwagi ogólne

3.1 Celem omawianego wniosku jest dalsze wyjaśnienie, uproszczenie i harmonizacja wymogów prawnych w celu poprawy ogólnego poziomu ochrony w lotnictwie cywilnym.

3.2 Doświadczenie zdobywane z czasem wykazało, że rozporządzenie to jest zbyt szczegółowe i wymaga uproszczenia.

3.3 Uznając zasadę pomocniczości, Komisja uważa, że wskazany jest wyższy stopień harmonizacji środków i procedur z zakresu ochrony niż istniejący obecnie.

3.4 Prowadzi to do istnienia 25 różnych systemów krajowych, możliwości zakłócenia wolnej konkurencji i niemożności korzystania przez branżę ze swobód jednolitego rynku.

3.5 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 zarówno dla operatorów działających na bardzo konkurencyjnym rynku, jak i dla pasażerów.

3.6 Komisja jest zdania, że dla poprawy ogólnego poziomu bezpieczeństwa zasadnicze znaczenie ma możliwość szybkiego działania i reagowania na zmieniające się zagrożenia.

3.7 W opinii Komisji powszechne udostępnianie informacji o szczegółowych środkach i procedurach ochrony nie jest wskazane. Można ten problem rozwiązać umieszczając szczegóły operacyjne w przepisach wykonawczych. Komitet pragnie podkreślić znaczenie zagwarantowania, by w ramach nowych wspólnych zasad uwzględnione zostały szczególnie potrzeby osób o ograniczonej mobilności, zgodnie z zaleceniami przedstawionymi w niedawnej opinii Komitetu poświęconej tej kwestii. Kontrole oraz inne środki służące zapewnieniu bezpieczeństwa, choć uzasadnione i potrzebne, mogą doprowadzić do stworzenia kolejnych barier oraz ograniczenia praw osób o ograniczonej mobilności, co stałoby w sprzeczności z niedawnymi działaniami Komisji mającymi zapewnić osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej mobilności takie same możliwości w zakresie podróży lotniczych, jakie posiada reszta społeczeństwa.

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

3.9 Oznacza to, że rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 zostałyby zastąpione przez uproszczone, jaśniejsze rozporządzenie ustanawiające ogólne zasady.

3.10 Jedyna dodatkowa kompetencja, którą wprowadza wniosek, odnosi się do środków ochrony podczas lotu. Obejmuje ona takie różnorodne zagadnienia, jak dostęp do kokpitu, niesubordynowani pasażerowie oraz funkcjonariusze bezpieczeństwa lotu („powietrzni szeryfowie”). Komitet uważa, że z powietrznych szeryfów powinno się korzystać zasadniczo jedynie w wyjątkowych okolicznościach.

3.11 Wymaganie istnienia programów ochrony odzwierciedla aktualne najlepsze praktyki w sektorze lotnictwa i samo w sobie nie stanowi znacznego obciążenia dla branży czy administracji. W odniesieniu do przewoźników unijnych powinny być one zatwierdzone przez krajowe władze przewoźnika i wzajemnie uznawane przez pozostałe państwa członkowskie i regulatorów.

3.12 Artykuł 13 ustanawia w stosunku do każdego państwa członkowskiego wymóg podjęcia działań monitorowania zgodności za pomocą krajowego programu kontroli jakości.

3.13 Artykuł 14 uwzględnia inspekcje Komisji, m.in. portów lotniczych Wspólnoty.

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

3.15 Cel ten powinno się osiągnąć poprzez ustalenie wspólnych zasad i wspólnych standardów w lotnictwie cywilnym, jak również mechanizmów monitorowania ich przestrzegania.

3.16 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.

3.17 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 podstawowe reguły tego co należy zrobić, aby chronić lotnictwo cywilne przed aktami bezprawnej ingerencji.

3.18 Nowy akt prawny powinien obejmować środki bezpieczeństwa, które mają zastosowanie na pokładzie statków powietrznych lub w czasie lotu przewoźników lotniczych Wspólnoty.

### 4. Uwagi szczegółowe

Przy wprowadzaniu przepisów w życie należy uwzględnić poniższe kwestie:

4.1 Należy zagwarantować, by ustanowione zostały wspólne standardy w zakresie przedmiotów zabronionych, w celu zapobieżenia zamieszaniu i sporom podczas kontroli bezpieczeństwa.

4.2 W załączniku do wniosku dotyczącego rozporządzenia użyto w stosunku do kontroli pojęcia „ciągła wyrwykowa”, które jednak nie zostało w nim zdefiniowane. Wprowadzenie definicji tego pojęcia ma zasadnicze znaczenie dla zagwarantowania jednolitej wykładni przedmiotowej zasady w całej Europie przy stosowaniu jej w kontrolach bezpieczeństwa.

4.3 Bardziej rygorystyczne środki powinny być wprowadzane jedynie w odpowiedzi na szczególne zagrożenia terrorystyczne, ustalone przez władze państwa członkowskiego na podstawie oceny ryzyka. Wprowadzenie bardziej rygorystycznych środków podważa realizację celów polegających na harmonizacji środków ochrony lotnictwa w całej Unii Europejskiej oraz ustanowienie jednolitego obszaru ochrony. Zatem wszelkie dodatkowe środki ochrony służące powstrzymaniu i zapobieganiu, których odtąd wymagać będzie państwo członkowskie, muszą być ustanawiane w warunkach pełnej konsultacji z operatorem portu lotniczego, a zainteresowane państwo członkowskie musi pokrywać koszty dodatkowych środków ochrony w ramach realizacji obowiązku władz państwowych do zapewnienia bezpieczeństwa narodowego i ochrony swoich obywateli przed aktami terroryzmu.

4.4 Niektóre linie lotnicze nie zezwalają na stalowe sztucce, takie jak noże i widelce; w innych liniach jest to dozwolone, dlatego należy zachęcać to przyjęcia wspólnych standardów przez przewoźników lotniczych.

4.5 Nożyczki, pilniki do paznokci itd. należą do listy przedmiotów zakazanych, brakuje na niej natomiast szklanych butelek. Tymczasem stanowią one śmiertelnie niebezpieczną broń, zwłaszcza gdy zostaną stłuczone. Zaleca się, by wszystkie butelki w sklepach wolnocłowych oraz butelki przewożone na pokładach samolotów były plastikowe. W przypadku braku wprowadzenia takiego rozwiązania, szklane butelki powinny być przewożone w lukach bagażowych samolotu, razem z resztą bagażu. Wprowadzenie takiego rozwiązania wymagać będzie wcześniejszych uzgodnień na szczeblu międzynarodowym.

4.6 Należy zagwarantować, by ekwipunek ratunkowy, taki jak gaśnice i młotki bezpieczeństwa, został zabezpieczony w szafkach personelu pokładowego, tak by pasażerowie nie mieli do niego łatwego dostępu.

4.7 Linie lotnicze powinny w miarę możliwości używać wzmocnionych pojemników na bagaż, w celu zabezpieczenia przed skutkami wybuchu bomby, takiego jaki wydarzył się na pokładzie samolotu linii lotniczych El Al.

4.8 Władze krajowe powinny monitorować, w interesie bezpieczeństwa, ilość alkoholu, którą można podawać pasażerom i która mogłaby powodować przypadki zagrożenia bezpieczeństwa związane z nadużyciem alkoholu.

4.9 Choć wejście do kabiny pilotów jest zabezpieczone wzmocnionymi drzwiami, porywacz mógłby dostać się tam przez cienką ściankę od strony toalety, często zlokalizowanej przy kabinie pilotów. Należałoby zatem wzmocnić te elementy.

4.10 W art. 11 należy uwzględnić pracowników odpowiedzialnych za odprawę pasażerów i bagażu, którzy często zapewniają bezpieczeństwo.

4.11 W odniesieniu do części 11 załącznika, wszyscy instruktorzy bezpieczeństwa powinni odbyć szkolenie w zatwierdzonych ośrodkach szkoleniowych, na przykład w Europejskim Ośrodku Szkoleniowym w zakresie Ochrony Lotnictwa (EASTI), aby przyjąć standardową wersję prezentacji instrukcji bezpieczeństwa ICAO. Od władz krajowych należy wymagać ustanowienia krajowych programów szkoleniowych, które prowadzić będą wykwalifikowani instruktorzy EASTI.

4.12 W odniesieniu do części 4.3 załącznika (w związku ze zwiększeniem liczby osób deportowanych), władze krajowe należy zobowiązać do ustalenia minimalnego terminu na zgłoszenie transportu takich osób, aby umożliwić przewoźnikom, portom lotniczym i/lub załogom samolotów przygotowanie się na przewidywany przewóz potencjalnie niespokojnych pasażerów, o ile mają oni odbyć podróż w ramach rejsowego, komercyjnego przelotu.

Bruksela, 20 kwietnia 2006 r.

Przewodnicząca  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Anne-Marie SIGMUND