



Bruxelles, 16.4.2019.
COM(2019) 183 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

**GODIŠNJE IZVJEŠĆE ZA 2017. O PROVEDBI UREDBE (EZ) BR. 300/2008
O ZAJEDNIČKIM PRAVILIMA U PODRUČJU ZAŠTITE CIVILNOG ZRAČNOG
PROMETA**

Ovim je izvješćem obuhvaćeno razdoblje od 1. siječnja do 31. prosinca 2017.

UVOD

Godine 2017. ponovno su se pojavila pitanja u vezi s globalnom prijetnjom koju predstavljaju improvizirane eksplozivne naprave vješto skrivene u neovlašteno izmijenjenim elektroničkim uređajima. Vlade SAD-a i Ujedinjene Kraljevine zabranile su sve osobne elektroničke uređaje veće od mobilnih telefona u kabinama na letovima iz zračnih luka u nekim zemljama Bliskog istoka i sjeverne Afrike. Dugoročna bliska suradnja Europske unije i SAD-a, utemeljena na priznavanju mjera zaštite zračnog prometa, omogućila je rješavanje tih sigurnosnih pitanja s pomoću ciljanih mjera bez globalnog proširivanja zabrane takvih uređaja, uključujući u zrakoplovima koji polijeću iz Europe.

Komisija je nastavila raditi na poboljšanju sigurnosti zračnog prometa u cijelom svijetu održavanjem dugoročne suradnje s ICAO-om i projektom za izgradnju kapaciteta CASE za Afriku i Bliski istok.

Kibersigurnost i zaštita javnih površina zračnih luka ostali su prioritet.

Kao i prethodnih godina, Komisija je nastavila pojašnjavati, usklađivati i pojednostavnjivati propise u području zaštite zračnog prometa u skladu s ciljevima bolje izrade zakonodavstva EU-a.

Zaključene su pripreme koje su rezultirale novim sporazumom o jednokratnom zaštitnom pregledu sa Singapurom u korist putnika i zrakoplovne industrije, koji je službeno donesen početkom 2018.

PRVI DIO

INSPEKCIJSKI NADZORI

1. OPĆENITO

Uredbom (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva nastoje se spriječiti djela nezakonitog ometanja civilnog zrakoplova radi zaštite osoba i robe.

Na razini Unije provedba pravila u području sigurnosti zračnog prometa temelji se na dvoslojnom sustavu praćenja usklađenosti, tj. inspekcijskim nadzorima Komisije koji se dopunjuju ocjenjivanjem godišnjih izvješća država članica o nacionalnim aktivnostima praćenja (revizije zaštite, inspekcijski nadzori i testovi) koje provodi svaka država članica.

Člankom 15. Uredbe (EZ) br. 300/2008 od Komisije se zahtijeva da obavlja inspekcijski nadzor, uključujući inspekcijski nadzor zračnih luka, operatora i subjekata koji primjenjuju standarde zaštite zračnog prometa, u svrhu praćenja primjene Uredbe u državama članicama te da, prema potrebi, daje preporuke za poboljšanje zaštite zračnog prometa. Švicarska je isto tako obuhvaćena programom Unije, a nadzor se u Norveškoj i Islandu provodi na temelju paralelnih odredaba Nadzornog tijela EFTA-e (ESA).

Za provedbu inspekcijskog nadzora 2017. Komisija je raspolagala timom od sedam inspektora za zaštitu zračnog prometa zaposlenih u punom radnom vremenu. Podršku provedbi inspekcijskog nadzora pruža stotinjak nacionalnih revizora koje su imenovalе države članice, Island, Norveška i Švicarska te koji su se za sudjelovanje u inspekcijskim nadzorima Komisije kvalificirali osposobljavanjem koje im je osigurala Komisija. Inspektori Nadzornog tijela EFTA-e (ESA) i Europske konferencije civilnog zrakoplovstva (ECAC) od 2016.¹ ravnopravno sudjeluju u tom postupku kao punopravni inspektori. Zahvaljujući znatnom broju nacionalnih revizora koji sudjeluju u inspekcijskim nadzorima Komisije osiguran je sustav stručnog

¹ Provedbena uredba Komisije (EU) 2016/472 od 31. ožujka 2016., SL L 85, str. 28.

pregleda i omogućeno je širenje metodologija i najboljih praksi u svim državama članicama. U Prilogu 1. nalazi se tablica s pregledom svih aktivnosti praćenja usklađenosti koje su Komisija i ESA provele 2017.

Uredbom Komisije (EU) br. 72/2010, kako je izmijenjena, utvrđuju se postupci za provođenje inspekcija Komisije u području zaštite zračnog prometa. Među ostalim, sadržava odredbe o stručnoj osposobljenosti i ovlastima inspektora Komisije te o provođenju naknadnih inspekcijskih nadzora.

Metodologija za provođenje tih inspekcijskih nadzora razvijena je u bliskoj suradnji s tijelima za zaštitu zračnog prometa država članica i temelji se na pregledu učinkovite provedbe mjera zaštite. Kako bi se zahtjevi i postupci za provođenje inspekcijskih nadzora tumačili usklađeno, jedinica za sigurnost Glavne uprave za mobilnost i promet izradila je i redovito ažurira priručnike o inspekcijskom nadzoru zračnih luka i tereta. Ti priručnici sadržavaju i detaljne upute i smjernice o svim mjerama zaštite zračnog prometa u skladu sa zakonodavstvom EU-a. Usto, sadržavaju pojedinosti o svim organizacijskim i praktičnim aspektima inspekcijskih nadzora Komisije. Priručnici se smatraju povjerljivim podacima EU-a i dostupni su isključivo inspektorima Komisije i nadležnom tijelu svake države članice.

Komisija provodi inspekcijske nadzore uprava za zaštitu zračnog prometa država članica („nadležna tijela”) te inspekcijske nadzore ograničenog broja zračnih luka, operatora i subjekata koji primjenjuju standarde zaštite zračnog prometa. Cilj je inspekcijskih nadzora nad nadležnim tijelima provjeriti imaju li države članice potrebne alate – uključujući nacionalni program kontrole kvalitete, potrebne ovlasti i prikladna sredstva – da mogu na odgovarajući način provoditi zakonodavstvo Europske unije u području zaštite zračnog prometa. Cilj je inspekcijskih nadzora nad zračnim lukama provjeriti prati li nadležno tijelo učinkovitu provedbu mjera zaštite zračnog prometa te je li sposobno brzo otkriti i otkloniti potencijalne nedostatke. U oba slučaja svaki nedostatak koji utvrde inspektori Komisije mora se otkloniti u određenom roku, a izvješća o inspekcijskim nadzorima razmjenjuju se među svim državama članicama.

Iako je većina inspekcijskih nadzora provedena u skladu s izvorno predviđenim planiranjem, za četiri inspekcijska nadzora promijenjen je raspored iz različitih opravdanih razloga.

U cilju davanja povratnih informacija državama članicama o inspekcijskim nadzorima, promicanja transparentnosti i usklađivanja metodologija praćenja usklađenosti, Komisija je u ožujku organizirala radnu skupinu za inspekcijski nadzor koju čine voditelji odjela za kontrolu kvalitete u području zaštite civilnog zračnog prometa država članica.

1.1. Komisijino višegodišnje praćenje usklađenosti

Kako bi Komisija dobila odgovarajuća jamstva o razini usklađenosti država članica, primjenjuje se višegodišnji pristup praćenju. Stoga se dokazi o primjeni Uredbe (EZ) br. 300/2008 i njezinih provedbenih propisa od svake države članice pribavljaju svake dvije godine, inspekcijskim nadzorom nad nadležnim tijelom ili barem jednom zračnom lukom predmetne države članice. Usto, dokazi o primjeni zajedničkih osnovnih standarda u vezi sa zaštitom zračnog prometa pribavljaju se svakih pet godina nepredvidivim odabirom barem 15 % svih zračnih luka u EU-u obuhvaćenih Uredbom (EU) br. 300/2008, uključujući najveću zračnu luku po broju putnika u svakoj državi članici.

U skladu sa zahtjevima iz okvirne Uredbe države članice imaju primarnu odgovornost za praćenje usklađenosti provedbe zajedničkih osnovnih standarda koje primjenjuju zračne luke, zračni prijevoznici i subjekti odgovorni za zaštitu. Inspekcijski nadzori koje Komisija provodi u odabranim zračnim lukama snažan su pokazatelj ukupne razine usklađenosti u svakoj državi članici.

Učestalost i opseg inspekcijskih nadzora Komisije utvrđeni su strategijom Glavne uprave za mobilnost i promet za praćenje provedbe standarda zaštite zračnog prometa EU-a. Njome se uzimaju u obzir opseg zračnog prometa svake države članice, reprezentativni uzorak vrste operacija zračne luke, standard provedbe

propisa o zaštiti zračnog prometa, rezultati prethodnih inspekcijskih nadzora Komisije, ocjene godišnjih izvješća država članica o kontroli kvalitete, sigurnosni incidenti (djela nezakonitog ometanja), razine prijetnje te drugi čimbenici i procjene koji utječu na učestalost praćenja.

Stopa usklađenosti utvrđena tijekom inspekcijskih nadzora Komisije od 2010.² iznosi oko 80 % (2010.: 80 %, 2011.: 80 %, 2012.: 83 %, 2013.: 80 %, 2014.: 81 %, 2015.: 80 %, 2016.: 79 %, 2017.: 81 %). Međutim, relativno stabilna stopa ne znači da države članice nisu pojačale svoje aktivnosti. Dapače, države članice poduzimaju znatno više u području zaštite zračnog prometa jer su se s godinama povećali i zahtjevi, osobito u područjima kao što su zaštita tereta, zaštitni pregled tekućina i gelova ili otkrivanje tragova eksploziva.

2. INSPEKCIJSKI NADZORI NAD NACIONALNIM NADLEŽNIM TIJELIMA

Komisija je 2017. nastavila svoj peti ciklus inspekcijskih nadzora nad nadležnim tijelima. Tijekom godine provedeno je ukupno devet inspekcijskih nadzora nad nadležnim tijelima. U većini su država članica ti inspekcijski nadzori pokazali znatna poboljšanja u odnosu na prethodne.

Najčešći nedostaci utvrđeni tijekom 2017. odnosili su se na nedostatke u provedbi nacionalnih programa kontrole kvalitete. Otkrivene su poteškoće pri osiguravanju da zračne luke, zračni prijevoznici i regulirani subjekti odgovorni za zaštitu ažuriraju i održavaju programe zaštite u skladu s provedbenim uredbama i odlukama Komisije. Usto, neke države članice nisu očekivano redovito pratile strane zračne prijevoznike te nisu u potpunosti primijenile određene metodologije praćenja usklađenosti propisane Uredbom. To je posljedica ograničenih resursa i većeg broja predmetnih subjekata. Unatoč tome, većina država članica u kojima je proveden inspekcijski nadzor uskladila je nacionalne programe zaštite zračnog prometa sa zakonodavstvom EU-a, provela većinu zahtjeva povezanih s osposobljavanjem u području zaštite, ostvarila zahtijevanu minimalnu učestalost inspekcijskog nadzora mjera zaštite u zračnim lukama i pobrinula se da se otkriveni nedostaci isprave u utvrđenim rokovima.

3. POČETNI INSPEKCIJSKI NADZORI NAD ZRAČNIM LUKAMA

Tijekom 2017. provedeno je 18 početnih inspekcijskih nadzora nad zračnim lukama. Obuhvaćena su sva poglavlja u skladu s primjenjivim područjima zaštite u svakoj zračnoj luci. Ukupni postotak temeljnih mjera za koje je 2017. utvrđeno da su usklađene iznosio je 81 %, što je približno jednak postotak kao i prethodnih godina.³

Nakon osme godine provedbe Uredbe (EZ) br. 300/2008 rezultati inspekcijskog nadzora odražavaju trud nadležnih tijela i industrije. Većina zahtjeva za zaštitu koji proizlaze iz tog ambicioznog propisa provedena

² Kako bi osigurala usporedivost i omogućila ocjenjivanje razina usklađenosti tijekom vremena, Komisija upotrebljava metodu izračuna svojeg pokazatelja usklađenosti koja obuhvaća samo glavne zahtjeve za zaštitu koji su najčešće predmet inspekcijskog nadzora. To su zahtjevi povezani sa zaštitom u zračnim lukama, zaštitom zrakoplova, zaštitom putnika i ručne prtljage te zaštitom predane prtljage. Mjere zaštite razvrstavaju se u skupove izravno povezanih zahtjeva za zaštitu te se procjenjuju kao cjelina. Zatim se primjenjuje fiksni faktor ponderiranja koji odražava razinu provedbe po skupini kako slijedi:

- skup izravno povezanih zahtjeva razvrstanih kao „potpuno usklađeno” ponderira se sa 100 %,
- skup izravno povezanih zahtjeva razvrstanih kao „usklađeno, ali su poželjna poboljšanja”, ponderira se sa 75 %,
- skup izravno povezanih zahtjeva razvrstanih kao „nije usklađeno” ponderira se s 50 %,
- skup izravno povezanih zahtjeva razvrstanih kao „nije usklađeno, s ozbiljnim nedostacima” ponderira se s 25 %.

Stoga je ukupni pokazatelj usklađenosti za određenu godinu zbroj faktora ponderiranja podijeljen s brojem razvrstanih skupova izravno povezanih zahtjeva.

³ Vidjeti poglavlje 1.1.

je ispravno. Razina usklađenosti za najvažnija područja zaštite zračnog prometa ostala je stabilna na oko 80 %. Međutim, još ima prostora za poboljšanje učinkovitosti provedbe nekih mjera.

Većina utvrđenih nedostataka i dalje proizlazi iz problema povezanih s ljudskim faktorom. Oni su se uglavnom pojavljivali u praktičnoj provedbi u određenim područjima u kojima su pravni zahtjevi novi ili su nedavno znatno izmijenjeni. Ponajprije će za određene odredbe povezane s kontrolom pristupa, zaštitnim pregledom osoblja i zaštitnim pregledom ručne prtljage biti potreban kontinuiran rad nadležnih tijela, dionika iz industrije i Komisije. Još jedno područje u kojem treba pojačati aktivnosti jesu zaštitni pregledi zrakoplova. Navedene probleme treba rješavati pojačanim nacionalnim kontrolama kvalitete u spomenutim područjima.

Zbog povećane svijesti i praktičnog iskustva s revidiranim provedbenim propisima, kojima je povećana jasnoća i dosljednost mjera, 2017. je ponovno, nakon relativno dobrih rezultata ostvarenih 2015. i 2016., zabilježena visoka razina usklađenosti u pogledu zaštitnih pregleda predane prtljage, zaliha za opskrbu tijekom leta, osposobljavanja i zaštitne opreme.

4. NAKNADNI INSPEKCIJSKI NADZORI

U skladu s člankom 13. Uredbe Komisije (EU) br. 72/2010, kako je izmijenjena, Komisija rutinski provodi ograničeni broj naknadnih inspeksijskih nadzora. Takav se inspeksijski nadzor zakazuje ako je tijekom početnog inspeksijskog nadzora utvrđeno više ozbiljnih nedostataka, ali i na temelju slučajnog uzorka kako bi se provjerilo imaju li nadležna tijela potrebne ovlasti da zahtijevaju otklanjanje utvrđenog nedostatka u određenom roku. Tijekom 2017. provedene su četiri takve aktivnosti kojima je potvrđeno da je otklonjena većina utvrđenih nedostataka.

5. OCJENJIVANJE GODIŠNJIH IZVJEŠĆA DRŽAVA ČLANICA O KONTROLI KVALITETE

Točkom 18. Uredbe Komisije (EU) br. 18/2010 od 8. siječnja 2010. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća u vezi sa specifikacijama za nacionalne programe kontrole kvalitete u području zaštite civilnog zračnog prometa od država članica zahtijeva se da jedanput u godini podnesu izvješće Komisiji o mjerama koje su poduzele za ispunjavanje svojih obveza iz te uredbe te o stanju u području zaštite zračnog prometa u zračnim lukama smještenima na njihovu državnom području. Sadržaj izvješća mora biti u skladu s Dodatkom III. i predloškom koji daje Komisija.

Uz redovite inspeksijske nadzore Komisije, ocjenjivanje tih izvješća alat je s pomoću kojeg Komisija može pomno pratiti provedbu strogih nacionalnih mjera kontrole kvalitete kojima se omogućuje brzo otkrivanje i otklanjanje nedostataka u svakoj državi članici.

Ocjenjivanje obuhvaća analizu redovitog praćenja zračnih luka, zračnih prijevoznika i drugih subjekata odgovornih za zaštitu zračnog prometa, razine praćenja radnih dana provedenih na terenu, opsega i učestalosti prikladne kombinacije aktivnosti praćenja usklađenosti, nacionalne razine usklađenosti, naknadnih aktivnosti i primjene provedbenih ovlasti.

Rezultati ocjenjivanja godišnjih izvješća iz 2017. pokazali su znatna poboljšanja u usporedbi s 2016. u područjima redovitog praćenja, razina praćenja radnih dana provedenih na terenu i minimalnih učestalosti. Čini se da su područja kao što su opseg aktivnosti praćenja i mjere provedbe kojima se osigurava da su utvrđeni nedostaci otklonjeni i da se ne ponavljaju dobro provedena jer su se poboljšanja utvrđena prethodnih godina održala u većini država članica. No izvješća su pokazala da države članice i dalje imaju poteškoća u provedbi ispitivanja određenih područja zaštite koja moraju biti obuhvaćena u skladu s Uredbom.

Komisija je poslala službenu pojedinačnu sveobuhvatnu ocjenu svakoj državi članici u kojoj su istaknuti nedostaci ili slabosti i zahtijevala je da država članica predloži odgovarajuće mjere za njihovo ispravljanje. Komisija će pomno pratiti provedbu tih akcijskih planova, a ako država članica potvrdi postojanje istaknutih nedostataka ili slabosti, a ne predloži odgovarajuće mjere otklanjanja, poduzet će se formalne mjere.

6. PROCJENE ZRAČNIH LUKA TREĆIH ZEMALJA

Tijekom godine obavljena je procjena jedne zračne luke u SAD-u (međunarodna zračna luka Charlotte-Douglas) u okviru radnog dogovora s Upravom za sigurnost prometa SAD-a, sklopljenog na temelju Sporazuma o zračnom prometu između EU-a i SAD-a⁴. Takve se procjene redovito provode u kontekstu sustava jednokratnoga zaštitnog pregleda, a tom je procjenom potvrđeno da SAD i dalje primjenjuje standarde zaštite zračnog prometa koji su jednakovrijedni onima koji se primjenjuju u okviru zakonodavstva EU-a u području zaštite zračnog prometa.

U skladu s načelima iz Strategije zrakoplovstva za Europu iz 2015. Glavna uprava za mobilnost i promet i singapursko Ministarstvo prometa intenzivno su radili na uspostavi jednokratnoga zaštitnog pregleda između EU-a i Singapura. Tijekom utvrđivanja jesu li mjere zaštite zračnog prometa u Republici Singapuru jednakovrijedne mjerama zaštite koje se zahtijevaju zakonodavstvom EU-a inspeksijski tim EU-a posjetio je zračnu luku Changi u Singapuru radi ocjenjivanja (listopad 2017.). Formalizacija zaštitnog pregleda trebala bi uslijediti početkom 2018.

7. OTVORENI PREDMETI, PREDMETI IZ ČLANKA 15. I PRAVNI POSTUPAK

Predmeti inspeksijskog nadzora ostaju otvoreni sve dok se Komisija ne uvjeri da su provedene odgovarajuće mjere otklanjanja nedostataka. Stoga trajanje predmeta ovisi o dobroj suradnji dotične države članice. Mogla bi se zaključiti 32 predmeta inspeksijskog nadzora (20 predmeta nadzora nad zračnim lukama i 12 predmeta nadzora nad nadležnim tijelima). Ukupno je na kraju godine ostalo otvoreno deset predmeta inspeksijskog nadzora nad nadležnim tijelima i 17 predmeta inspeksijskog nadzora nad zračnim lukama.

Ako se nedostaci utvrđeni u provedbi mjera zaštite u zračnoj luci smatraju toliko ozbiljnima da znatno utječu na ukupnu razinu zaštite civilnoga zračnog prometa u Uniji, Komisija će aktivirati članak 15. Uredbe Komisije (EU) br. 72/2010. To znači da se sva ostala nadležna tijela upozoravaju na situaciju te da je potrebno razmotriti kompenzacijske mjere u pogledu letova iz predmetne zračne luke. Tijekom 2017. nije se morao otvoriti nijedan predmet na temelju članka 15.

Bez obzira na to je li primijenjen članak 15., Komisija kao drugu moguću mjeru, posebno u slučaju duljeg neotklanjanja nedostataka ili njihova ponavljanja, može pokrenuti postupak zbog povrede. Postupak zbog povrede pokrenut je 2017. protiv dviju država članica zato što nisu dovoljno provele nacionalni program kontrole kvalitete niti službeno donijele revidirane verzije nacionalnog programa zaštite i nacionalnog programa kontrole kvalitete.

DRUGI DIO

ZAKONODAVSTVO I DOPUNSKI ALATI

1. ZAKONODAVSTVO

Civilno zrakoplovstvo i dalje je omiljena meta terorističkih skupina pa je za suzbijanje te prijetnje nužno osigurati provedbu proporcionalnih mjera zaštite utemeljenih na riziku. Komisija i države članice stoga

⁴ SL L 134, 25.5.2007., str. 4.

moraju neprestano prilagođavati mjere smanjivanja rizika kako bi ostvarile najvišu razinu sigurnosti i istovremeno do kraja umanjile negativne operativne efekte.

U svibnju 2017. Komisija je donijela Uredbu (EU) 2017/815 od 12. svibnja 2017. o izmjeni Provedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1998 u pogledu pojašnjenja, usklađivanja i pojednostavnjenja određenih posebnih mjera zaštite zračnog prometa. Nejavne odredbe o sigurnosti o kojima treba biti informiran uvedene su donošenjem Provedbene odluke Komisije C(2017) 3030 od 15. svibnja 2017. o izmjeni Odluke C(2015) 8005 u pogledu pojašnjenja, usklađivanja i pojednostavnjenja određenih posebnih mjera zaštite zračnog prometa.

Komisija je donijela i Provedbenu uredbu Komisije (EU) 2017/837 od 17. svibnja 2017. o ispravku poljskih i švedskih jezičnih verzija Provedbene uredbe (EU) 2015/1998 o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda iz područja zaštite zračnog prometa.

2. BAZA PODATAKA UNIJE O SIGURNOSTI LANCA OPSKRBE (UDSCS)

Baza podataka reguliranih agenata i poznatih pošiljatelja⁵ bila je jedini primarni zakonski alat kojim su se regulirani agenti trebali služiti za provjeru pri prihvaćanju pošiljki od drugog reguliranog agenta ili poznatog pošiljatelja od 1. lipnja 2010. Od 1. veljače 2012. primjenjuje se dopunjena baza podataka u koju je uključen popis zračnih prijevoznika ovlaštenih za prijevoz tereta i pošte u EU iz zračnih luka trećih zemalja (ACC3). Baza podataka je 2013. pravovaljano dopunjena i popisom ocjenjivača zaštite zračnog prometa EU-a koje su odobrile države članice. Preimenovana je u „Bazu podataka Unije o sigurnosti lanca opskrbe”⁶ kako bi se naglasilo prošireno područje njezine primjene. Krajem 2017. baza podataka sadržavala je 14 000 zapisa o reguliranim agentima, poznatim pošiljateljima, neovisnim ocjenjivačima, zračnim prijevoznicima ACC3, reguliranim dobavljačima te reguliranim agentima i poznatim pošiljateljima iz trećih zemalja. Ciljana dostupnost baze podataka od 99,5 % ostvarena je i tijekom 2017.

TREĆI DIO

ISPITIVANJA, STUDIJE I NOVE INICIJATIVE

1. ISPITIVANJA

„Ispitivanje” u smislu zakonodavstva za zaštitu zračnog prometa EU-a provodi se kad se država članica dogovori s Komisijom da će na ograničeno razdoblje koristiti određena sredstva ili metode koje nisu predviđene zakonodavstvom umjesto jedne od predviđenih zaštitnih kontrola, pod uvjetom da navedeno ispitivanje ne utječe negativno na ukupnu razinu zaštite. Taj se pojam u pravnom smislu ne primjenjuje ako država članica ili subjekt provodi ocjenjivanje nove mjere zaštitnog pregleda koja se primjenjuje usporedno s jednom zaštitnom mjerom već obuhvaćenom mjerodavnim zakonodavstvom ili više njih.

Tijekom 2017. završena su dva ispitivanja provedena u Nizozemskoj i Francuskoj. Ispitivala se upotreba nove generacije opreme za zaštitni pregled ručne prtljage koja ne zahtijeva da se prije pregleda vade prijenosna računala i upotreba uređaja za detekciju metala i eksplozivnih materijala u obući u kombinaciji s vratima za otkrivanje metala i zaštitnim skenerima. Rezultati obaju ispitivanja bili su pozitivni, a ispitivanje opreme za analizu obuće razmotrit će se za uključivanje u izmjenu zakonodavstva 2018. Tijekom 2017. nisu provedena ni pokrenuta druga ispitivanja.

⁵ Komisija je bazu podataka uspostavila na temelju Uredbe (EU) br. 185/2010 i Odluke C(2010) 774, a njezina je upotreba obvezna za sudionike u lancu opskrbe.

⁶ Uredba Komisije (EU) br. 1116/2013 od 6. studenoga 2013. o izmjeni Uredbe (EU) br. 185/2010, SL L 299, 9.11.2013., str. 1.

2. STUDIJE I IZVJEŠĆA

U listopadu 2017. Komisija je dobila studiju⁷ o zaštiti nadziranih područja zračnih luka u EU-u. U studiji su analizirane mjere provedene u 11 europskih zračnih luka radi zaštite područja dostupnih javnosti, ocijenjena je njihova učinkovitost i iznesene su preporuke, osobito u pogledu smjernica, procjene rizika i razmjene informacija.

Krajem 2017. Glavna uprava za mobilnost i promet naručila je studiju o gospodarskim (i drugim) koristima jednokratnoga zaštitnog pregleda kako bi analizirala gospodarske i druge koristi primjene takvih postojećih dogovora između EU-a i Sjedinjenih Američkih Država, EU-a i Kanade te EU-a i Crne Gore. Ako se studijom potvrdi važnost gospodarskih (i/ili drugih) koristi jednokratnoga zaštitnog pregleda, to bi moglo poslužiti kao dodatan poticaj za nastavak rada na globalnoj održivosti zaštite zračnog prometa i uključivanje u pregovore o jednokratnome zaštitnom pregledu s našim glavnim partnerima. Studija bi trebala biti završena u rujnu 2018.

3. NOVE INICIJATIVE

Ostvaren je daljnji napredak u provedbi plana djelovanja za razvoj tehnologija u području zaštite zračnog prometa. U tom se planu iznosi niz aktivnosti koje obuhvaćaju sve aspekte sigurnosnih tehnologija i metoda te on služi kao referencija za sve europske dionike koji su uključeni u istraživanja u području zaštite zračnog prometa.

Kad je riječ o teretu, Komisija je nastavila blisku suradnju s državama članicama kako bi pripremila uvođenje sustava za analizu prethodne dostave ranih informacija o teretu (PLACI). U tom se kontekstu nastavila suradnja s carinskim tijelima na aktualnim međunarodnim aktivnostima koje se poduzimaju u okviru zajedničke radne skupine ICAO-a/WCO-a za rane informacije o teretu, u kojoj Komisija aktivno sudjeluje preko Glavne uprave za mobilnost i promet i Glavne uprave za oporezivanje i carinsku uniju. Cilj je tih aktivnosti da se, zajedno s državama i dionicima, dogovore zajednička načela te mogući standardi i preporučena praktična rješenja koje bi trebalo donijeti i provesti ako država ili regija odluči primijeniti takav koncept u najmanje jednom poslovnom modelu u području zračnog tereta i pošte.

⁷

Studiju je izradilo konzultantsko društvo o&i.

ČETVRTI DIO

DIJALOG S MEĐUNARODNIM TIJELIMA I TREĆIM ZEMLJAMA

1. OPĆENITO

Komisija surađuje s međunarodnim tijelima i ključnim trgovinskim partnerima te svojim sudjelovanjem na relevantnim međunarodnim sastancima, kao što je godišnji sastanak Odbora za zaštitu zračnog prometa ICAO-a, osigurava koordinaciju stajališta EU-a. Komisija vodi i bilateralni dijalog s određenim trećim zemljama, primjerice sa Sjedinjenim Američkim Državama, Kanadom, Australijom, Singapurom itd., što joj omogućuje da sa zemljama koje na sličan način pristupaju zaštiti zračnog prometa izgradi dobro razumijevanje i veliko povjerenje.

2. MEĐUNARODNA TIJELA

Komisija je sudjelovala na godišnjem sastanku Odbora za zaštitu zračnog prometa ICAO-a (AVSECP/28) u Montrealu od 29. svibnja do 2. lipnja 2017. na kojem je Globalni plan za zaštitu zračnog prometa (GASeP), ključna točka u politici AVSEC-a, predstavljen i potvrđen za podnošenje Vijeću ICAO-a.

Nakon Rezolucije Skupštine ICAO-a A39-19 o kibersigurnosti iz 2016. Komisija je sudjelovala na sastanku na vrhu i izložbi ICAO-a o kibersigurnosti, zajedničkom događanju o sigurnosti i zaštiti na temu „Making sense of cyber” (Dubai, UAE, travanj 2017.). Glavna uprava za mobilnost i promet predstavila je sveobuhvatan pristup EU-a izgradnji strategije za uklanjanje i borbu protiv kiberprijetnji u zračnom prometu s multidisciplinarnim pristupom. ICAO je pozvan da se suoči s izazovom i globalno uspostavlja kibersigurnost u zračnom prometu.

3. TREĆE ZEMLJE

SAD je 21. ožujka 2017. izdao pravila za poboljšanje sigurnosti zračnog prometa u obliku hitne izmjene/direktive o sigurnosti (*Emergency Amendment/Security Directive (EA/SD)*) prema kojima je zračnim prijevoznicima koji lete iz određenih zemalja u SAD zabranjen prijevoz elektroničkih uređaja većih od mobilnog telefona/pametnog telefona u ručnoj prtljazi. Ujedinjena Kraljevina uvela je slična pravila za letove u Ujedinjenu Kraljevinu iz ograničenog broja zemalja.

Države članice i relevantne službe Europske komisije i Europske službe za vanjsko djelovanje (uključujući Obavještajni i situacijski centar) sastale su se 29. ožujka 2017. kako bi raspravile o rizičnoj situaciji u kontekstu ograničenja koja su uvela tijela Ujedinjene Kraljevine i SAD-a. Komisija je uspostavila izravan kontakt s tijelima SAD-a, a nakon toga održan je niz tehničkih sastanaka na kojima se raspravljalo o prijetnji, ranjivosti i riziku. Obje strane složile su se da moraju zajednički raditi na poboljšanju sigurnosti zračnog prometa te srednjoročno/dugoročno zajednički uklanjati prijetnju.

Budući da EU ima strog sigurnosni režim na snazi, brojne mjere koje proizlaze iz EA/SD-a već su bile obuhvaćene postojećim mjerama EU-a pa hitna izmjena nije imala toliki učinak u EU-u. Nastavljaju se savjetovanja i zajednički rad EU-a i SAD-a u tom području, a pitanje prijenosnih elektroničkih uređaja bilo je dobra prilika za obje strane da jačaju dijalog i spremnost na suradnju.

Na razini ICAO-a uz snažnu potporu država članica i Komisije osnovana je radna skupina za pitanje prijevoza prijenosnih elektroničkih uređaja u zrakoplovu. Radna skupina sastala se u srpnju u Parizu te je donijela niz preporuka o tome kako smanjiti opasnosti skrivenih eksploziva bez zabrane predmeta kao što su

prijenosni elektronički uređaji. Osim toga, ICAO je osnovao multidisciplinarnu skupinu za sigurnost tereta koja se bavi kombiniranim aspektima zaštite, sigurnosti i olakšavanja u tom području.

Kao i prethodnih godina, Komisija aktivno surađuje sa SAD-om u pitanjima povezanim sa zaštitom zračnog prometa u više foruma, posebice u Skupini za suradnju u području zaštite prijevoza (TSCG) EU-a i SAD-a. TSCG nastoji potaknuti suradnju u nizu područja od zajedničkog interesa i osigurati trajnu primjenu sustava jednokratnoga zaštitnog pregleda i uzajamnog priznavanja sustava za zračni teret i poštu EU-a i SAD-a. Obje inicijative zračnim prijevoznicima štede vrijeme i troškove te pojednostavnjuju poslovanje.

Kad je riječ o izgradnji kapaciteta, u okviru prilagođenog projekta CASE⁸ ponuđene su nove aktivnosti kako bi se bolje uzeli u obzir potrebe partnerskih država i razvoj prijetnji. Nadalje, na podregionalnoj razini počele su se provoditi brojne nacionalne aktivnosti u okviru komponente osposobljavanja. Glavna pitanja odnosila su se na upotrebu zaštitne opreme, osposobljavanje nacionalnih revizora i radionicu o procjenama ranjivosti.

Pri dijalogu o prometu sa Singapurom (lipanj 2017.) potpisan je administrativni dogovor kao znak trajnog rada na jednokratnome zaštitnom pregledu između EU-a i Singapura. Nakon detaljnog procesa koji je uključivao simulacijsku vježbu za analizu singapurskog zakonodavstva o zaštiti zračnog prometa i nakon uspješnog posjeta singapurskoj zračnoj luci Changi radi ocjenjivanja (listopad 2017.) pripremljen je nacrt zakonodavnog prijedloga u dogovoru s državama članicama u Regulatornom odboru za zaštitu zračnog prometa te je podnesen Kolegiju povjerenika (prosinac 2017.)⁹.

⁸ Početkom 2016. pokrenut je četverogodišnji projekt za zaštitu civilnog zračnog prometa u Africi i na Arapskom poluotoku (CASE) koji financira EU, a provodi ECAC. Svrha je tog projekta pomoći partnerskim državama u Africi i na Arapskom poluotoku da smanje prijetnje civilnom zračnom prometu i poboljšaju razine usklađenosti s međunarodnim zahtjevima, uz snažan naglasak na mjerama kontrole kvalitete.

⁹ Konačni je doneseni akt: SL L 10/5, 13.1.2018.; Provedbena uredba Komisije (EU) 2018/55 od 9. siječnja 2018. o izmjeni Provedbene uredbe (EU) 2015/1998 u pogledu dodavanja Republike Singapura na popis trećih zemalja za koje se priznaje da primjenjuju standarde zaštite jednakovrijedne zajedničkim osnovnim standardima zaštite civilnog zračnog prometa (Tekst značajan za EGP).