



Bruselj, 16.4.2019
COM(2019) 183 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

**LETNO POROČILO ZA LETO 2017 O IZVAJANJU UREDBE (ES) ŠT. 300/2008 O
SKUPNIH PRAVILIH NA PODROČJU VAROVANJA CIVILNEGA LETALSTVA**

To poročilo zajema obdobje od 1. januarja do 31. decembra 2017.

UVOD

Leta 2017 so se ponovno pojavila vprašanja v zvezi s svetovno grožnjo, ki jo predstavljajo improvizirane eksplozivne naprave, ki so spretno skrite v prirejenih elektronskih napravah. Vladi ZDA in Združenega kraljestva sta prepovedali vse osebne elektronske naprave, ki so večje od mobilnih telefonov, v kabinah na letih z letališč, ki se nahajajo v nekaterih državah Bližnjega vzhoda in severnoafriških državah. Z dolgotrajnim tesnim sodelovanjem med Evropsko unijo in ZDA, ki temelji na vzajemnem priznavanju ukrepov za varovanje v letalstvu, je bilo mogoče obravnavati navedena vprašanja glede varovanja s ciljno usmerjenimi ukrepi, ne da bi bilo treba prepoved takih naprav razširiti na svetovno raven, kar bi vključevalo tudi kabine zrakoplovov z odhodom iz Evrope.

Komisija si je še naprej prizadevala za okrepitev varovanja v letalstvu po vsem svetu s svojim dolgoletnim sodelovanjem z ICAO ter s projektom za krepitev zmogljivosti CASE za Afriko in Bližnji vzhod.

Kibernetska varnost in varovanje javnih območij letališč sta še naprej prednostni nalogi.

Komisija je podobno kot v preteklih letih še naprej pojasnjevala, usklajevala in poenostavljala zakonodajo na področju varovanja v letalstvu v skladu s cilji EU za boljše pravno urejanje.

Pripravljalno delo, ki je pripeljalo do novega sporazuma s Singapurjem o enkratnih varnostnih pregledih v korist tako potnikom kot tudi letalski industriji, je bilo zaključeno, kar je omogočilo uradno sprejetje sporazuma v začetku leta 2018.

DEL 1

INŠPEKCIJSKI PREGLEDI

1. SPLOŠNO

Cilj Uredbe (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva je preprečiti dejanja nezakonitega vmešavanja v civilne zrakoplove zaradi zaščite oseb in blaga.

Na ravni Unije izvajanje pravil na področju varovanja v letalstvu temelji na dvoplastnem sistemu spremljanja skladnosti, ki vključuje inšpekcijske preglede Komisije, dopolnjene z oceno letnih poročil držav članic o nacionalnih dejavnostih spremljanja (revizije na področju varovanja, inšpekcijski pregledi in preskusi), ki jih izvede posamezna država članica.

Člen 15 Uredbe (ES) št. 300/2008 določa, da Komisija izvaja inšpekcijske preglede, vključno z inšpekcijskimi pregledi letališč, operatorjev in subjektov, ki uporabljajo standarde s področja varovanja v letalstvu, za spremljanje uporabe te uredbe v državah članicah in, kjer je potrebno, daje priporočila za izboljšanje varovanja v letalstvu. V program Unije je vključena tudi Švica, medtem ko na Norveškem in Islandiji inšpekcijske preglede za vzporedne določbe izvaja Nadzorni organ Efte (ESA).

Za opravljanje inšpekcijskega dela v letu 2017 je imela Komisija na voljo skupino sedmih inšpektorjev za varovanje v letalstvu s polnim delovnim časom. Inšpekcijsko delo podpira skupina okoli 100 nacionalnih revizorjev, ki jih imenujejo države članice, Islandija, Norveška in Švica ter lahko po usposabljanju, ki ga zagotovi Komisija, sodelujejo pri inšpekcijskih pregledih Komisije. Inšpektorji iz Nadzornega organa Efte (ESA) in držav Evropske konference civilnega letalstva (ECAC) od leta 2016¹ v tem postopku enakopravno

¹ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/472 z dne 31. marca 2016, UL L 85, str. 28.

sodelujejo kot inšpektorji s polnimi pooblastili. Številni nacionalni revizorji, ki sodelujejo pri inšpekcijskih pregledih Komisije, zagotavljajo sistem strokovnega pregleda ter omogočajo širjenje metodologij in dobrih praks med državami članicami. Preglednica, ki povzema vse dejavnosti Komisije in ESA za spremljanje skladnosti, izvedene v letu 2017, je v Prilogi 1.

Uredba Komisije (EU) št. 72/2010, kakor je bila spremenjena, določa postopke za izvajanje inšpekcijskih pregledov Komisije na področju varovanja letalstva. Med drugim vključuje določbe glede kvalifikacij in pooblastil inšpektorjev Komisije ter glede izvajanja nadaljnjih inšpekcijskih pregledov.

Metodologija, uporabljena za te inšpekcijske preglede, je bila razvita v tesnem sodelovanju z organi držav članic za varovanje v letalstvu in temelji na proučitvi učinkovitega izvajanja varnostnih ukrepov. Varnostna enota GD MOVE zaradi zagotovitve usklajene razlage zahtev in postopkov za izvajanje inšpekcijskih pregledov pripravi in vodi priročnike za inšpekcijske preglede letališč in tovora. Ti priročniki vsebujejo tudi podrobne napotke in smernice glede vseh varnostnih ukrepov v letalstvu, zahtevanih z zakonodajo EU. Poleg tega vključujejo tudi podrobne podatke o vseh organizacijskih in praktičnih vidikih inšpekcijskih pregledov Komisije. Priročniki so tajni podatki EU, dostop do njih pa je omogočen le inšpektorjem Komisije in pristojnemu organu vsake države članice.

Komisija izvaja inšpekcijske preglede uprav držav članic za varovanje v letalstvu (v nadaljevanju: pristojni organi) in inšpekcijske preglede omejenega števila letališč, operatorjev in subjektov, ki uporabljajo standarde s področja varovanja v letalstvu. Namen inšpekcijskih pregledov pristojnih organov je preveriti, ali imajo države članice potrebna orodja – vključno z nacionalnim programom za nadzor kakovosti, potrebnimi pooblastili in ustreznimi sredstvi – za ustrezno izvajanje zakonodaje Evropske unije na področju varovanja v letalstvu. Namen inšpekcijskih pregledov letališč je preveriti, ali pristojni organ ustrezno spremlja učinkovito izvajanje varnostnih ukrepov v letalstvu ter ali lahko hitro zazna in odpravi morebitne pomanjkljivosti. V obeh primerih je treba vsako pomanjkljivost, ki jo ugotovijo inšpektorji Komisije, odpraviti v določenem časovnem okviru; poročila o inšpekcijskih pregledih se posredujejo vsem državam članicam.

Medtem ko je bila večina inšpekcijskih pregledov izvedena v skladu s prvotno predvidenim načrtom inšpekcijskih pregledov, so bili štirje inšpekcijski pregledi iz različnih ustrezno utemeljenih razlogov prestavljeni.

Komisija je za zagotovitev povratnih informacij državam članicam na podlagi inšpekcijskih pregledov, spodbujanja preglednosti in uskladitve metodologij spremljanja skladnosti marca organizirala inšpekcijsko delovno skupino z vodjami oddelkov držav članic za nadzor kakovosti na področju varovanja v civilnem letalstvu.

1.1 Večletno spremljanje skladnosti, ki ga izvaja Komisija

Da bi se Komisiji dala ustrezna zagotovila glede ravni skladnosti držav članic, se uporablja pristop večletnega spremljanja. Tako se dokaz o uporabi Uredbe (ES) št. 300/2008 in njene izvedbene zakonodaje v vsaki državi članici pridobiva na dve leti, bodisi z inšpekcijskim pregledom njenega pristojnega organa bodisi z inšpekcijskim pregledom vsaj enega od njenih letališč. Poleg tega se na pet let pridobiva dokaz o uporabi skupnih osnovnih standardov na področju varovanja v letalstvu, in sicer z naključno izbiro najmanj 15 % vseh letališč EU, ki spadajo pod Uredbo (EU) št. 300/2008, vključno z največjim letališčem po številu potnikov v vsaki državi članici.

Kar zadeva zahteve okvirne uredbe, imajo države članice glavno odgovornost za spremljanje skladnosti izvajanja skupnih osnovnih standardov na letališčih, letalskih prevoznikov in subjektov, odgovornih za varovanje. Inšpekcijski pregledi Komisije na izbranih letališčih so močan kazalnik splošne ravni skladnosti v vsaki državi članici.

Pogostost in obseg inšpekcijskih pregledov Komisije sta določena v strategiji GD MOVE za spremljanje izvajanja standardov EU na področju varovanja v letalstvu. Pri tej strategiji se upoštevajo obseg letalstva v posamezni državi članici, reprezentativni vzorec vrste letaliških dejavnosti, standard za izvajanje varnostnih predpisov v letalstvu, rezultati preteklih inšpekcijskih pregledov Komisije, ocene nacionalnih letnih poročil o nadzoru kakovosti, varnostni zapleti (dejanja nezakonitega vmešavanja), stopnje ogroženosti ter drugi dejavniki in ocene, ki vplivajo na pogostost spremljanja.

Od leta 2010 je bila raven skladnosti², ugotovljena z inšpekcijskimi pregledi Komisije, približno 80-odstotna (2010 – 80 %, 2011 – 80 %, 2012 – 83 %, 2013 – 80 %; 2014 – 81 %, 2015 – 80 %, 2016 – 79 %, 2017 – 81 %); vendar razmeroma stabilne vrednosti ne pomenijo, da države članice niso povečale svojih prizadevanj; nasprotno, prizadevanja držav članic na področju varovanja v letalstvu so se močno povečala, ker so se z leti povečale tudi zahteve, zlasti na področjih, kot so varovanje tovora, varnostni pregled tekočin in gelov ali uporaba naprav za zaznavanje sledi eksplozivov.

2. INŠPEKCIJSKI PREGLEDI PRISTOJNIH NACIONALNIH ORGANOV

Komisija je v letu 2017 nadaljevala peti krog inšpekcijskih pregledov pristojnih organov. Skupaj je bilo navedenega leta izvedenih devet inšpekcijskih pregledov ustreznih pristojnih organov. V večini držav članic so bila pri teh inšpekcijskih pregledih ugotovljena občutna izboljšanja v primerjavi s prejšnjimi inšpekcijskimi pregledi.

Najpogostejše pomanjkljivosti, ugotovljene leta 2017, so se nanašale na pomanjkljivosti pri izvajanju nacionalnih programov za nadzor kakovosti. Ugotovljene so bile težave pri zagotavljanju, da letališča, letalski prevozniki in regulirani subjekti, odgovorni za varovanje, posodablajo in vzdržujejo programe varovanja v skladu z izvedbenimi uredbami in sklepi Komisije. Poleg tega nekatere države članice niso v skladu s pričakovanji spremljale tujih letalskih prevoznikov in niso v celoti izvajale nekaterih metodologij spremljanja skladnosti, zahtevanih z Uredbo. To je bil rezultat omejenih sredstev in povečanega števila zadevnih subjektov. Kljub temu pa je večina držav članic, v katerih so bili izvedeni inšpekcijski pregledi, nacionalne programe varovanja v letalstvu uskladila z zakonodajo EU, izpolnila predvsem zahteve v zvezi z varnostnim usposabljanjem, dosegla minimalno pogostost inšpekcijskih pregledov varnostnih ukrepov na letališčih in zagotovila, da so bile ugotovljene pomanjkljivosti odpravljene v določenih časovnih okvirih.

3. ZAČETNI INŠPEKCIJSKI PREGLEDI NA LETALIŠČIH

Leta 2017 je bilo izvedenih osemnajst začetnih inšpekcijskih pregledov letališč. Zajeta so bila vsa poglavja v skladu z upoštevnimi varnostnimi območji na posameznem letališču. Skupni delež ključnih ukrepov, za

² Komisija za zagotovitev primerljivosti in omogočanje vrednotenja ravni skladnosti skozi čas uporablja metodo izračuna za svoj kazalnik skladnosti, pri kateri so v izračun vključene le glavne zahteve glede varovanja, v zvezi s katerimi se inšpekcijski pregledi izvedejo najpogostejše. Te se nanašajo na zahteve v zvezi z varnostjo letališč, varnostjo zrakoplovov ter varnostjo osebne, ročne in oddane prtljage. Ukrepi za varovanje so združeni v sklope neposredno povezanih zahtev glede varovanja in ocenjeni kot celota. Fiksni faktor tehtanja, ki odraža raven izvajanja za posamezen sklop, se uporablja, kot je navedeno v nadaljevanju:

- za sklop neposredno povezanih zahtev, razvrščenih kot „popolnoma skladne“, je določen faktor tehtanja 100 %;
- za sklop neposredno povezanih zahtev, razvrščenih kot „skladne, vendar so zaželeno izboljšave“, je določen faktor tehtanja 75 %;
- za sklop neposredno povezanih zahtev, razvrščenih kot „neskladne“, je določen faktor tehtanja 50 %;
- za sklop neposredno povezanih zahtev, razvrščenih kot „neskladne z resnimi pomanjkljivostmi“, je določen faktor tehtanja 25 %.

Splošni kazalnik skladnosti za posamezno leto je torej vsota tehtanih faktorjev, deljena s številom razvrščenih sklopov neposredno povezanih zahtev.

katere je bilo leta 2017 ugotovljeno, da so skladni, je bil 81-odstoten, kar je približno enako kot v preteklih letih³.

Po osmem letu izvajanja Uredbe (ES) št. 300/2008 rezultati inšpekcijskih pregledov odražajo prizadevanja pristojnih organov in deležnikov v panogi. Večina zahtev glede varovanja, izhajajočih iz te ambiciozne zakonodaje, je bila pravilno izpolnjena; raven skladnosti za najpomembnejša področja varovanja v letalstvu se je ustalila pri približno 80 %. Vendar je treba pri nekaterih ukrepih še izboljšati učinkovitost izvajanja.

Večina ugotovljenih pomanjkljivosti je bila še vedno posledica človeških dejavnikov. Te izhajajo pretežno iz dejanskega izvajanja na nekaterih področjih, na katerih so zakonske zahteve nove ali so se pred kratkim močno spremenile. Zlasti bodo za izpolnjevanje nekaterih določb v zvezi z nadzorom dostopa ter varnostnim pregledom osebja in ročne prtljage potrebna stalna prizadevanja pristojnih organov, deležnikov iz panoge in Komisije. Varnostne preiskave zrakoplovov so bile še eno področje, na katerem so potrebna dodatna prizadevanja. Ta vprašanja bi bilo treba reševati z okrepljenimi nacionalnimi dejavnostmi nadzora kakovosti na zadevnih področjih.

V letu 2017 je bilo mogoče znova ugotoviti visoke ravni skladnosti v zvezi z varnostnim pregledom ročne prtljage, zalog za oskrbo med letom ter opreme za usposabljanje in varnostne opreme, in to po razmeroma dobrih rezultatih v letih 2015 in 2016 zaradi še večje ozaveščenosti in praktičnih izkušenj z revidirano izvedbeno zakonodajo, ki je izboljšala jasnost in doslednost ukrepov.

4. NADALJNI INŠPEKCIJSKI PREGLEDI

V skladu s členom 13 Uredbe Komisije (EU) št. 72/2010, kakor je bila spremenjena, Komisija redno izvaja omejeno število nadaljnjih inšpekcijskih pregledov. Tak pregled bo načrtovan, če se pri začetnem inšpekcijskem pregledu ugotovi več resnih pomanjkljivosti, lahko pa je za preverjanje, ali imajo pristojni organi potrebna pooblastila, da zahtevajo odpravo ugotovljenih pomanjkljivosti v določenih rokih, tudi naključen. Štiri od teh dejavnosti so bile izvedene med letom 2017 in so potrdile odpravo večine ugotovljenih pomanjkljivosti.

5. OCENE LETNIH POROČIL DRŽAV ČLANIC GLEDE NADZORA KAKOVOSTI

Uredba Komisije (EU) št. 18/2010 z dne 8. januarja 2010 o spremembi Uredbe (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta glede specifikacij za nacionalne programe za nadzor kakovosti na področju varovanja civilnega letalstva v točki 18 določa, da morajo države članice vsako leto Komisiji predložiti poročilo o ukrepih, ki so jih sprejele, da bi izpolnile obveznosti po navedeni uredbi, in o razmerah glede varovanja v letalstvu na letališčih na njihovem ozemlju. Vsebina poročila je skladna z Dodatkom III in se pripravi z uporabo modela, ki ga zagotovi Komisija.

Ocenjevanje teh poročil je poleg rednih inšpekcijskih pregledov Komisije orodje Komisije za natančno spremljanje izvajanja strogih nacionalnih ukrepov za nadzor kakovosti, kar omogoča hitro zaznavanje in odpravo pomanjkljivosti v posameznih državah članicah.

To ocenjevanje vključuje analizo rednega spremljanja letališč, letalskih prevoznikov in drugih subjektov, odgovornih za varovanje v letalstvu, ravni spremljanja števila delovnih dni na osebo na terenu, obsega in pogostosti ustrezne kombinacije dejavnosti spremljanja skladnosti, nacionalnih ravni skladnosti, nadaljnjih dejavnosti in izvajanja izvršilnih pooblastil.

Rezultati ocene letnih poročil iz leta 2017 so pokazali precejšnja izboljšanja glede na leto 2016 na področjih rednega spremljanja, ravni spremljanja števila delovnih dni na osebo na terenu in minimalne pogostosti. Zdi se, da se področja, kot so obseg dejavnosti spremljanja in izvršilni ukrepi, ki se uporabljajo za zagotovitev

³ Glej poglavje 1.1.

odprave ugotovljenih pomanjkljivosti in preprečevanje njihove ponovitve, ustrezno izvajajo, saj je večina držav članic upoštevala izboljšave, preverjene v prejšnjih letih. Vendar je bilo mogoče iz poročil razbrati, da imajo nekatere države članice še vedno težave pri izvajanju preskušanj nekaterih varnostnih področij, ki so obvezna s skladu z Uredbo.

Komisija je vsaki državi članici poslala uradno individualno izčrpno oceno, pri čemer je izpostavila pomanjkljivosti ali šibkosti in zahtevala ustrezne ukrepe za njihovo odpravo, ki jih bo morala predložiti država članica. Komisija bo natančno spremljala izvajanje teh akcijskih načrtov in v primeru, da država članica potrdi obstoj izpostavljenih pomanjkljivosti ali šibkosti ter ne predlaga ustreznih ukrepov za njihovo odpravo, bodo sprejeti formalni ukrepi.

6. OCENA LETALIŠČ TRETJIH DRŽAV

Med letom je bila v okviru delovnega dogovora z upravo za varnost prometa ZDA, sklenjenega na podlagi sporazuma o zračnem prometu med Evropsko unijo in ZDA, izvedena ocena enega letališča v ZDA (mednarodno letališče Charlotte Douglas)⁴. Take ocene se redno opravljajo v okviru sistema enkratnih varnostnih pregledov in ta ocena je potrdila, da je standard za izvajanje ukrepov ZDA za varovanje še naprej enakovreden standardu za izvajanje zakonodaje EU na področju varovanja v letalstvu.

Generalni direktorat za mobilnost in promet (GD MOVE) je v skladu z načeli iz letalske strategije za Evropo iz leta 2015 intenzivno sodeloval s singapurskim ministrstvom za promet pri vzpostavljanju sistema enkratnih varnostnih pregledov med EU in Singapurjem. V okviru ugotavljanja, ali so ukrepi Republike Singapur za varovanje v letalstvu enakovredni tistim, ki jih zahteva zakonodaja EU, je skupina inšpektorjev EU izvedla ocenjevalni obisk (oktobra 2017) na singapurskem letališču Changi. Formalizacija sistema enkratnih varnostnih pregledov bi se morala izvesti v začetku leta 2018.

7. ODPRTI DOSJEJI, PRIMERI IZ ČLENA 15 IN PRAVNI POSTOPKI

Dosjeji inšpekcijskih pregledov ostanejo odprti, dokler se Komisija ne prepriča, da so bili izvedeni ustrezni korektivni ukrepi. Trajanje odprtosti dosjeja je torej odvisno od dobrega sodelovanja zadevne države članice. Dvaintrideset dosjejev inšpekcijskih pregledov (dvajset dosjejev v zvezi z inšpekcijskimi pregledi letališč in dvanajst dosjejev v zvezi z inšpekcijskimi pregledi pristojnih organov) bi se lahko zaprlo. Skupaj je ob koncu leta ostalo odprtih deset inšpekcijskih dosjejev za pristojne organe in sedemnajst za letališča.

Če se ugotovljene pomanjkljivosti pri izvajanju varnostnih ukrepov na letališču štejejo za dovolj resne, da lahko pomembno vplivajo na splošno raven varovanja v civilnem letalstvu v Uniji, bo Komisija uporabila člen 15 Uredbe Komisije (EU) št. 72/2010. To pomeni, da se vsi drugi pristojni organi opozorijo na situacijo in da se razmisli o izravnalnih ukrepih v zvezi z leti z zadevnega letališča. Člena 15 leta 2017 ni bilo treba uporabiti.

Ne glede na to, ali se uporabi člen 15, ima Komisija zlasti v primerih dolgotrajne neodprave pomanjkljivosti ali ponavljajočih se pomanjkljivosti na voljo še en ukrep, in sicer sprožitev postopka za ugotavljanje kršitev. Leta 2017 je bil sprožen postopek za ugotavljanje kršitev proti dvema državama članicama zaradi obremenjujočih dejstev, da je bil nacionalni program za nadzor kakovosti nezadostno izveden in da spremenjeni različici nacionalnega programa varovanja in nacionalnega programa za nadzor kakovosti nista bili uradno sprejeti.

⁴ UL L 134, 25.5.2007, str. 4.

DEL 2

ZAKONODAJA IN DOPOLNILNA ORODJA

1. ZAKONODAJA

Civilno letalstvo je še naprej privlačna tarča terorističnih skupin, zato je treba za boj proti tej grožnji zagotoviti izvajanje sorazmernih, na oceni tveganja utemeljenih zaščitnih ukrepov. Komisija in države članice zato stalno prilagajajo ukrepe za zmanjšanje tveganj, da bi se zagotovila najvišja raven varovanja in hkrati čim bolj zmanjšali škodljivi učinki na operacije.

Maja 2017 je Komisija sprejela Uredbo (EU) 2017/815 z dne 12. maja 2017 o spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1998 glede pojasnitve, uskladitve in poenostavitve nekaterih posebnih ukrepov za varovanje v letalstvu. Nejavne določbe na področju varovanja na podlagi potrebe po seznanitvi so bile uvedene s sprejetjem Izvedbenega sklepa Komisije C(2017) 3030 z dne 15. maja 2017 o spremembi Sklepa C(2015) 8005 glede pojasnitve, uskladitve in poenostavitve nekaterih posebnih ukrepov za varovanje v letalstvu.

Komisija je sprejela tudi Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2017/837 z dne 17. maja 2017 o popravku poljske in švedske jezikovne različice Izvedbene uredbe (EU) 2015/1998 o določitvi podrobnih ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varovanje letalstva.

2. BAZA PODATKOV UNIJE O VARNOSTI DOBAVNE VERIGE (UDSCS)

Baza podatkov o reguliranih agentih in znanih pošiljateljih⁵ je edino osnovno pravno orodje, ki je od 1. junija 2010 na voljo reguliranim agentom kot pomoč pri sprejemanju pošilk drugega reguliranega agenta ali znanega pošiljatelja. Od 1. februarja 2012 je bila razširjena tako, da vključuje seznam letalskih prevoznikov z dovoljenjem za prevoz tovora in pošte v EU z letališč tretjih držav (ACC3). Leta 2013 je bila ta baza podatkov pravno razširjena tako, da vključuje tudi seznam potrjevalcev ukrepov varovanja v letalstvu EU, ki so jih potrdile države članice. Da bi bolje odražala razširjeno področje uporabe, je bila preimenovana v „bazo podatkov Unije o varnosti dobavne verige“⁶. Zbirka podatkov je ob koncu leta 2017 vsebovala 14 000 vnosov reguliranih agentov, znanih pošiljateljev, neodvisnih potrjevalcev, letalskih prevoznikov ACC3, reguliranih dobaviteljev ter reguliranih agentov in znanih pošiljateljev iz tretjih držav. Tudi leta 2017 je vseskozi dosegala ciljno 99,5-odstotno razpoložljivost.

DEL 3

PRESKUSI, ŠTUDIJE IN NOVE POBUDE

1. PRESKUSI

„Preskus“ v smislu zakonodaje EU na področju varovanja v letalstvu se izvede, ko se država članica s Komisijo dogovori o uporabi posebnega sredstva ali metode, ki ni priznana v skladu z zakonodajo, da bi za omejeno časovno obdobje nadomestila eno od priznanih metod varnostnega nadzora, pod pogojem, da taki preskusi ne vplivajo negativno na splošno raven varovanja. V pravnem smislu se ta izraz ne uporablja, kadar država članica ali subjekt opravi oceno nove metode varnostnega nadzora, ki se uporablja poleg ene ali več metod nadzora, ki jih že pokriva zakonodaja.

⁵ Komisija je to bazo podatkov, katere uporaba je obvezna za udeležence dobavne verige, vzpostavila z Uredbo (EU) št. 185/2010 in Sklepom C(2010) 774.

⁶ Uredba Komisije (EU) št. 1116/2013 z dne 6. novembra 2013 o spremembi Uredbe (EU) št. 185/2010, UL L 299, 9.11.2013, str. 1.

V letu 2017 sta bila na Nizozemskem in v Franciji opravljena dva preskusa. Zajemala sta uporabo nove generacije naprav za varnostne preglede ročne prtljage, pri katerih pred varnostnim pregledom ni treba odstraniti prenosnih računalnikov, in uporabo opreme za pregledovanje čevljev, ki zazna kovine in eksplozive, v kombinaciji s prehodnim detektorjem kovin in telesnimi skenerji. Pri obeh preskusih so bili rezultati dobri in preskus v zvezi z uporabo opreme za pregledovanje čevljev se bo obravnaval za vključitev v spremembo zakonodaje leta 2018. Leta 2017 ni bilo izvedenih ali uvedenih nobenih drugih preskusov.

2. ŠTUDIJE IN POROČILA

Komisija je oktobra 2017 prejela študijo⁷ o varovanju javnih delov letališč EU. Študija je vsebovala analizo ukrepov, sprejetih na 11 evropskih letališčih za varovanje javnih območij, oceno njihove učinkovitosti in priporočila, zlasti v zvezi s smernicami, ocenami tveganja in izmenjavo informacij.

Ob koncu leta 2017 je GD MOVE naročil študijo o gospodarskih (in drugih prednostih) enkratnih varnostnih pregledov za analizo gospodarskih in drugih koristi v okviru obstoječih sporazumov o enkratnih varnostnih pregledih med EU in Združenimi državami Amerike, EU in Kanado ter EU in Črno goro. Če študija potrdi pomembnost gospodarskih (in/ali drugih) koristi enkratnih varnostnih pregledov, lahko to služi kot dodatna spodbuda za nadaljevanje prizadevanj v smeri globalne trajnosti varovanja v letalstvu in začetek pogovorov o enkratnih varnostnih pregledih z našimi glavnimi partnerji. Študija se zaključi septembra 2018.

3. NOVE POBUDE

Dodaten napredek je bil dosežen v načrtu za razvoj tehnologij na področju varovanja v letalstvu. Načrt določa različne dejavnosti, ki zajemajo vse vidike varnostne tehnologije in metod ter se uporablja kot sklicni dokument za vse evropske deležnike, ki so vključeni v raziskovanje na področju varovanja v letalstvu.

V zvezi s tovorom je Komisija še naprej tesno sodelovala z državami članicami za pripravo izvajanja sistema za analizo predhodnih informacij o tovoru pred natovarjanjem (PLACI). V tem okviru se je nadaljevalo sodelovanje s carinskimi uradi v zvezi s stalnim mednarodnim sodelovanjem v skupni delovni skupini ICAO/WCO o predhodnih informacijah o tovoru, kjer ima Komisija dejavno vlogo, pri čemer sodeluje z GD MOVE in GD TAXUD. Sodelovanje z državami članicami in deležniki stremi k doseganju skupnih dogovorjenih načel in morebitnih standardov ter priporočenih praks, ki se lahko sprejmejo in izvajajo, če bi se država članica ali regija odločila za uporabo takšnega koncepta v enem ali vseh poslovnih modelih na področju letalskega tovora in pošte.

⁷ Študijo je izvedla svetovalna služba o&i.

DEL 4

DIALOG Z MEDNARODNIMI ORGANI IN TRETJIMI DRŽAVAMI

1. SPLOŠNO

Komisija sodeluje z mednarodnimi organi in ključnimi trgovinskimi partnerji, udeležba na mednarodnih srečanjih na to temo, kot je letno zasedanje Odbora za varovanje v letalstvu organizacije ICAO, pa omogoča usklajevanje stališč EU. Dvostranski dialog poteka z nekaterimi tretjimi državami, kot so Združene države, Kanada, Avstralija, Singapur itd., kar Komisiji omogoča poglobljanje razumevanja in zaupanja s podobno mislečimi državami na področju varovanja v letalstvu.

2. MEDNARODNI ORGANI

Komisija je sodelovala na letni seji Odbora za varovanje v letalstvu ICAO (AVSECP/28), ki je potekala od 29. maja do 2. junija 2017 v Montrealu in na kateri je bil predstavljen, in potrjen za predložitev Svetu ICAO, globalni načrt za varnost v letalstvu (GASep), ki je mejnik v politikah AVSEC.

Komisija je po Resoluciji skupščine ICAO A39–19 o kibernetiski varnosti iz leta 2016 sodelovala na vrhu in razstavi v okviru organizacije ICAO za kibernetisko varnost ter na skupnem dogodku glede varnosti in varovanja s temo „razumevanje kibernetiske varnosti“ (Dubaj, ZAE, aprila 2017). GD MOVE je predstavil celosten pristop EU k oblikovanju kibernetiske strategije na podlagi multidisciplinarnega pristopa za obravnavo in spopadanje s kibernetiskimi grožnjami na področju letalstva. ICAO je bila pozvana, naj okrepi prizadevanja in obravnava izziv kibernetiske varnosti v letalstvu na svetovni ravni.

3. TRETJE DRŽAVE

ZDA so 21. marca 2017 izdale pravila za okrepitev varovanja v letalstvu v obliki nujne spremembe oz. direktive o varovanju (Emergency Amendment/Security Directive (EA/SD)), v skladu s katerimi je bilo letalskim prevoznikom, ki opravljajo lete iz nekaterih držav v ZDA, prepovedan prevoz elektronskih naprav, ki so večje od mobilnih telefonov / pametnih telefonov, v ročni prtljagi. Združeno kraljestvo je uvedlo podobna pravila za lete v Združeno kraljestvo iz omejenega števila držav.

Države članice ter ustrezne službe Evropske komisije in Evropske službe za zunanje delovanje (vključno z Obveščevalnim in situacijskim centrom) so se 29. marca 2017 sestale in razpravljale o tveganju v zvezi z omejitvami, ki so jih uvedli organi Združenega kraljestva in ZDA. Komisija je neposredno navezala stike z organi ZDA in sledila je vrsta tehničnih sestankov, na katerih se je razpravljalo o grožnji, ranljivosti in tveganju. Pogodbenici sta se strinjali, da si morata skupaj prizadevati za izboljšanje varovanja v letalstvu ter skupaj srednje-/dolgoročno obravnavati to grožnjo.

Zaradi zanesljivega varnostnega režima, ki je vzpostavljen v EU, so številni ukrepi, ki izhajajo iz EA/SD, zajeti z obstoječimi ukrepi EU, zaradi česar je imela nujna sprememba manjši vpliv v EU. Na tem področju se EU in ZDA še naprej posvetujeta in sodelujeta, poleg tega pa je bilo vprašanje prenosnih elektronskih naprav pomembna priložnost za nadaljnjo krepitev dialoga in zavezanosti pogodbenic k sodelovanju.

Na ravni ICAO je bila ob močni podpori držav članic in Komisije ustanovljena projektna skupina za obravnavanje vprašanja prevoza prenosnih elektronskih naprav na zrakoplovu. Projektna skupina, ki se je sestala julija v Parizu, je pripravila številna priporočila za zmanjšanje nevarnosti, ki jo predstavljajo skriti eksplozivi, ne da bi bilo treba prepovedati predmete, kot so prenosne elektronske naprave. Poleg tega je

ICAO ustanovila multidisciplinarno skupino za varnost tovora, ki naj bi obravnavala kombinirane vidike varnosti, varovanja in olajševanja na tem področju.

Podobno kot v preteklih letih je Komisija na področju varovanja v letalstvu dejavno sodelovala z Združenimi državami na številnih forumih, zlasti v skupini EU-ZDA za sodelovanje na področju varovanja v prometu. Cilj skupine za sodelovanje na področju varovanja v prometu je spodbujanje sodelovanja na številnih področjih skupnega interesa in zagotavljanje neprekinjenega delovanja sistema enkratnih varnostnih pregledov ter vzajemnega priznavanja ureditev EU in ZDA na področju zračnega tovora in pošte. Obe pobudi letalskim prevoznikom prihranita čas, stroške in zmanjšujeta operativno kompleksnost.

Kar zadeva krepitev zmogljivosti, je bil projekt CASE⁸ prilagojen s ponudbo novih dejavnosti, da bi se bolje obravnavale potrebe, ki so jih izrazile partnerske države, in razvoj situacije v zvezi z grožnjami. Poleg tega so se na podregionalni ravni začele izvajati številne nacionalne dejavnosti v okviru komponente usposabljanja. Glavna vprašanja so se nanašala na uporabo varnostne opreme, usposabljanje nacionalnih revizorjev in delavnic o ocenah ranljivosti.

V okviru dialoga o prometu s Singapurjem (junij 2017) je bil podpisan upravni dogovor, ki kaže na stalno zavezanost uresničitvi sistema enkratnih varnostnih pregledov med EU in Singapurjem. Po temeljitnem postopku, ki je zajemal simulacijsko vajo, s katero se je analizirala singapurska zakonodaja na področju varovanja v letalstvu, in uspešen ocenjevalni obisk singapurskega letališča Changi (oktobra 2017), je bil pripravljen osnutek zakonodajnega predloga, o katerem so se posvetovale države članice v Regulativnem odboru za varnost v letalstvu in ki je bil predložen kolegiju komisarjev (decembra 2017)⁹.

⁸ Projekt za varovanje v civilnem letalstvu v Afriki in na Arabskem polotoku (CASE), ki ga financira EU in izvaja ECAC, se je začel izvajati v začetku leta 2016, in sicer za obdobje štirih let. Njegov namen je podpreti prizadevanja partnerskih držav v Afriki in na Arabskem polotoku za zmanjšanje groženj v civilnem letalstvu ter izboljšanje ravni skladnosti z mednarodnimi zahtevami, z močnim poudarkom na ukrepih za nadzor kakovosti.

⁹ Končni sprejeti akt je: UL L 10/5, 13.1.2018; Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/55 z dne 9. januarja 2018 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2015/1998 v zvezi z vključitvijo Republike Singapur med naštete tretje države, za katere je priznано, da se v njih uporabljajo varnostni standardi, enakovredni skupnim osnovnim standardom na področju varovanja v civilnem letalstvu (Besedilo velja za EGP.)