



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.10.2019 r.
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

**w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum
Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zmiany
załącznika 17 (Ochrona) (Poprawka 17) do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie
cywilnym**

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w związku z planowanym przyjęciem poprawki 17 do załącznika 17 („Ochrona”) do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym zawierającej zmiany w normach i zalecanych metodach postępowania.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (konwencja chicagowska)

Celem konwencji chicagowskiej jest regulacja międzynarodowego transportu lotniczego. Konwencja weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. i ustanowiła Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Wszystkie państwa członkowskie UE są stronami tej konwencji.

2.2. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)

ICAO jest organizacją wyspecjalizowaną Organizacji Narodów Zjednoczonych. Jej celem jest opracowywanie zasad i technik międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz wspieranie planowania i rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego.

Rada ICAO jest stałym organem ICAO, a jej członkami jest 36 umawiających się państw wybieranych przez Zgromadzenie ICAO na okres trzech lat. W latach 2016–2019 w Radzie ICAO reprezentowanych jest siedem państw członkowskich UE.

Czynności obowiązkowe Rady ICAO, wymienione w art. 54 konwencji chicagowskiej, obejmują przyjmowanie międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania, które są oznaczane jako załączniki do konwencji chicagowskiej.

Rada ICAO zwołuje również Zgromadzenie, które jest suwerennym organem ICAO. Zgromadzenie ICAO zbiera się co najmniej raz na trzy lata i wyznacza kierunek polityczny ICAO na okres najbliższych trzech lat. 40. sesja Zgromadzenia ICAO odbyła się w dniach 24 września – 4 października 2019 r. w Montrealu w Kanadzie.

2.3. Planowany akt ICAO

Zgodnie z art. 54 pkt 1 konwencji chicagowskiej Rada ICAO przyjmuje międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania. Poprawki wprowadzane w międzynarodowych normach i zalecanych metodach postępowania zawartych w załączniku 17 dotyczącym ochrony obejmują zmianę lub udoskonalenie kilku artykułów bądź nadanie zalecanym metodom postępowania rangi norm.

W dniu 4 lipca 2019 r. ICAO wydało oficjalne pismo AS8/2.1-19/48, w którym poinformowało umawiające się państwa, że wniosek dotyczący poprawki 17 do załącznika 17 zostanie przedstawiony do przyjęcia przez Radę na 218. sesji Rady (w dniach 18–29 listopada 2019 r.) i przewiduje się, że poprawka ta będzie stosowana od lipca 2020 r. Poprawka ta obejmuje m.in. nowe lub zmienione postanowienia dotyczące: oceny narażenia; wymiany informacji między państwami a zainteresowanymi stronami; programów szkoleniowych i systemów certyfikacji; kontroli dostępu; kontroli bezpieczeństwa personelu; oraz inne poprawki redakcyjne. W drodze wyżej wspomnianego oficjalnego pisma ICAO rozpoczęło etap konsultacji, który zakończy się w dniu 4 października 2019 r.

Zmiany w załączniku 17 przygotował Panel ds. Ochrony Lotnictwa ICAO, którego aktywnymi członkami są eksperci z ośmiu państw członkowskich UE (Belgia, Francja, Niemcy, Grecja, Włochy, Niderlandy, Hiszpania i Zjednoczone Królestwo), które następnie przedstawiono do zatwierdzenia na 217. sesji Rady ICAO. Rada ICAO zatwierdzi te zmiany – po uwzględnieniu wyników prowadzonych obecnie konsultacji – najprawdopodobniej podczas swojej 218. sesji.

Planowane zmiany będą, po przyjęciu, wiążące dla wszystkich państw ICAO, w tym wszystkich państw członkowskich UE, zgodnie z konwencją chicagowską i w jej ramach. Art. 38 konwencji chicagowskiej zobowiązuje umawiające się państwa do powiadomienia ICAO, jeżeli zamierzają odstąpić od jakiejś normy, w ramach mechanizmu powiadamiania o różnicach.

2.4. Ramy prawne UE i proponowane zmiany załącznika 17

1) Poprawka w zakresie definicji terminu „sprawdzenie przeszłości”.

Pierwotny tekst:

Sprawdzenie przeszłości (Background check). Sprawdzenie tożsamości osoby i jej wcześniejszego doświadczenia, włącznie – jeśli jest to dopuszczalne – z wszelką przeszłością kryminalną, jako element oceny dopuszczalności danej osoby do stosowania środków kontroli w zakresie ochrony i/lub dopuszczenia danej osoby bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska.

Nowy tekst:

Sprawdzenie przeszłości (Background check). Sprawdzenie tożsamości osoby i jej wcześniejszego doświadczenia, w tym przeszłości kryminalnej i wszelkich innych informacji związanych z ochroną, istotnych przy ocenie dopuszczalności danej osoby zgodnie z przepisami krajowymi.

Propozycja tej zmiany rozwiązuje kwestię konieczności uwzględnienia wszystkich istotnych informacji związanych z ochroną przy sprawdzaniu przeszłości. Unijny system sprawdzania przeszłości wzmocniono w punkcie 11.1.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/103 z dnia 23 stycznia 2019 r. zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia, a także wzmocnienia niektórych szczególnych środków ochrony lotnictwa¹.

2) Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka.

Pierwotny tekst:

Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka. Ładunek lub poczta pochodzące od nieznanego podmiotu lub noszące oznaki ingerencji uznaje się za ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka, jeśli dodatkowo spełniają one jedno z następujących kryteriów:

- a) określone dane wywiadowcze wskazują, że ładunek ten lub poczta stwarzają zagrożenie dla lotnictwa cywilnego; lub
- b) ładunek ten lub poczta wykazują nieprawidłowości budzące podejrzenia; lub
- c) charakter tego ładunku lub poczty jest taki, że za pomocą wyłącznie podstawowych środków ochrony mało prawdopodobnym jest wykrycie w nich przedmiotów zabronionych, które mogłyby zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego.

Nowy tekst:

¹ Dz.U. L 21 z 24.1.2019.

Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka. Ładunek lub pocztę uznaje się za ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka, jeśli:

- a) określone dane wywiadowcze wskazują, że ładunek ten lub poczta stwarzają zagrożenie dla lotnictwa cywilnego; lub
- b) ładunek ten lub poczta wykazują nieprawidłowości lub noszą oznaki ingerencji, które to nieprawidłowości lub oznaki budzą podejrzenia.

Na podstawie określonych danych wywiadowczych państwa dotyczących danej przesyłki można uznać, że ładunek lub poczta stanowią wysokie ryzyko niezależnie od tego, czy pochodzą one od znanego, czy też od nieznanego podmiotu.

Wnioskowana zmiana ma na celu doprecyzowanie definicji ładunku lub poczty wysokiego ryzyka i jest zgodna z definicją tego terminu przyjętą przez Unię Europejską.

3) Zasady ogólne

Pierwotny tekst:

2.1. Cele

2.1.4. Zalecenie. – Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić odpowiedni poziom ochrony szczególnie chronionych informacji dotyczących ochrony lotnictwa.

Nowy tekst:

2.1. Cele

2.1.4. Każde Umawiające się Państwo zapewnia odpowiedni poziom ochrony szczególnie chronionych informacji dotyczących ochrony lotnictwa.

Ta proponowana zmiana ma na celu zapewnienie, aby stosowano odpowiednie mechanizmy ochrony szczególnie chronionych informacji dotyczących ochrony lotnictwa przed nieuprawnionym dostępem lub ujawnieniem, w tym przed zagrożeniem wewnętrznym polegającym na uzyskaniu dostępu do informacji dotyczących ochrony przez nieupoważnionych do tego pracowników.

Odpowiedzialność za ochronę (i rozpowszechnianie szczególnie chronionych informacji dotyczących ochrony lotnictwa) leży po stronie państw członkowskich. Przepisy prawne dotyczące informacji niepublicznych i informacji niejawnych zawarte w prawodawstwie Unii są w każdym przypadku objęte zakresem stosowania art. 18 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002² oraz decyzji Komisji (UE, Euratom) 2015/444 z dnia 13 marca 2015 r.

4) Współpraca międzynarodowa (2.4.1, 2.4.1 bis)

Pierwotny tekst:

2.4. Współpraca międzynarodowa

2.4.1. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, w zakresie w jakim to możliwe, realizację wniosków innych Umawiających się Państw dotyczących wprowadzenia dodatkowych środków ochrony w odniesieniu do określonego lotu (określonych lotów) wykonywanego (wykonywanych) przez przewoźników lotniczych tego Państwa. Państwo wnioskujące ma na względzie alternatywne środki drugiego Państwa, równoważne ze środkami wskazanymi we wniosku.

² Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.

Nowy tekst:

2.4. Współpraca międzynarodowa

2.4.1. Każde Umawiające się Państwo wnioskujące o wprowadzenie dodatkowych środków ochrony w odniesieniu do określonego lotu (określonych lotów) zapewnia przeprowadzenie stosownych konsultacji i ma na względzie alternatywne środki drugiego Państwa, równoważne ze środkami wskazanymi we wniosku.

2.4.1.bis Każde Umawiające się Państwo zapewnia, w zakresie w jakim to możliwe, realizację wniosków innych Umawiających się Państw dotyczących wprowadzenia dodatkowych środków ochrony w odniesieniu do określonego lotu (określonych lotów) wykonywanego (wykonywanych) przez przewoźników lotniczych tego Państwa.

Celem tych proponowanych zmian jest podkreślenie znaczenia stosownych konsultacji w sytuacji, w której jedno Państwo zwraca się do innego Państwa z wnioskiem o wprowadzenie dodatkowych środków ochrony. Obecnie obowiązującą normę podzielono na dwie normy, aby podkreślić fakt, że państwa wnioskujące o wprowadzenie dodatkowych środków i państwa otrzymujące takie wnioski obowiązują odrębne wymogi.

Art. 7 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 zawiera przepisy dotyczące powiadamiania Komisji o środkach wymaganych przez państwo trzecie, jeśli różnią się one od wspólnych podstawowych norm. Kwestie mechanizmu konsultacji i stosowania środków alternatywnych rozwiązuje się i reguluje w drodze dwustronnych umów o transporcie lotniczym między UE (lub państwami członkowskimi) a państwami trzecimi.

- 5) Norma 3.1.4 dotycząca wymiany informacji między państwami a zainteresowanymi stronami

Pierwotny tekst:

3.1.4. Każde Umawiające się Państwo ustanawia i wdraża procedury wymiany istotnych informacji, w stosownych przypadkach i w sposób praktyczny i terminowy, z krajowymi operatorami portów lotniczych, operatorami statków powietrznych, instytucjami zapewniającymi służbę kontroli ruchu lotniczego lub innymi zainteresowanymi podmiotami w celu wspierania ich w procesie przeprowadzania skutecznej oceny ryzyka w zakresie ochrony w odniesieniu do wykonywanych przez nich rodzajów działalności.

Nowy tekst:

3.1.4. Każde Umawiające się Państwo ustanawia i wdraża procedury wymiany istotnych informacji, w stosownych przypadkach i w sposób praktyczny i terminowy, ze stosownymi operatorami portów lotniczych, operatorami statków powietrznych, instytucjami zapewniającymi służbę kontroli ruchu lotniczego lub innymi zainteresowanymi podmiotami w celu wspierania ich w procesie przeprowadzania skutecznej oceny ryzyka w zakresie ochrony w odniesieniu do wykonywanych przez nich rodzajów działalności.

Proponowana zmiana ma służyć doprecyzowaniu tej normy, dzięki czemu państwa zyskają więcej swobody w określaniu stosownych podmiotów, którym należy przekazać informacje, tak aby pomóc im w przeprowadzaniu skutecznych ocen ryzyka w związku z prowadzonymi operacjami.

Normę tę wprowadzono do prawodawstwa unijnego rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/1583 zmieniającym rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998 ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych

norm ochrony lotnictwa cywilnego w odniesieniu do środków w zakresie cyberbezpieczeństwa³.

6) Norma 3.1.8 dotycząca opracowywania i realizacji programów szkolenia

Pierwotny tekst:

3.1.8. Każde Umawiające się Państwo zapewnia opracowanie i wdrożenie programów szkolenia oraz systemu certyfikacji instruktorów zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego.

Nowy tekst:

3.1.8. Każde Umawiające się Państwo zapewnia opracowanie i wdrożenie programów szkolenia oraz systemu certyfikacji instruktorów gwarantującego posiadanie przez instruktorów kwalifikacji z odpowiedniego zakresu tematycznego zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego.

Celem proponowanej zmiany jest skoncentrowanie się na oczekiwanym wyniku w zakresie ochrony, a nie na jednej metodzie. W ramach tej poprawki uznaje się, że nacisk należy położyć na „rezultaty” szkolenia przeprowadzonego przez ekspertów posiadających odpowiednie kwalifikacje w danym przedmiocie oraz wiedzę i zdolności z zakresu prowadzenia szkoleń, a w szczególności wiedzę z zakresu tematycznego szkoleń. Certyfikacja lub inne zastosowane metody alternatywne jako takie muszą obejmować oba wymagane elementy.

Zasady, którym przyświeca ta poprawka (tj. *posiadanie przez instruktorów odpowiednich kwalifikacji w danym obszarze tematycznym*), stanowią element przepisów unijnych i zostały określone w rozdziale 11 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i w dotyczących go przepisach wykonawczych.

7) Nadanie zaleceniu 3.1.11 rangi normy

Pierwotny tekst: |

3.1.11. Zalecenie. – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, aby personel zatrudniony we wszystkich podmiotach zaangażowanych we wdrażanie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego lub odpowiedzialnych za wdrażanie takich różnych aspektów tego programu oraz osoby upoważnione do dostępu bez eskorty do stref operacyjnych lotniska przechodziły okresowe szkolenie w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego.*

Nowy tekst:

3.1.11. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, aby personel zatrudniony we wszystkich podmiotach zaangażowanych we wdrażanie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego lub odpowiedzialnych za wdrażanie takich różnych aspektów tego programu oraz osoby upoważnione do dostępu bez eskorty do stref operacyjnych lotniska przechodziły szkolenie wstępne i okresowe w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego.

Zalecenie 3.1.11 otrzymuje rangę normy, w związku z czym jest prawnie wiążące. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, aby personel zatrudniony we wszystkich podmiotach

³ Dz.U. L 246 z 26.9.2019, s. 15.

zaangażowanych we wdrażanie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego lub odpowiedzialnych za wdrażanie takich różnych aspektów tego programu oraz osoby upoważnione do dostępu bez eskorty do stref operacyjnych lotniska przechodziły szkolenie wstępne i okresowe w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego. W proponowanej zmianie uznaje się znaczenie szkolenia w zakresie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego, podkreślając jednocześnie konieczność odbywania zarówno wstępnych, jak i okresowych szkoleń tego typu.

Obowiązki dotyczące szkolenia wstępnego i okresowego zawarto w przepisach unijnych dotyczących ochrony lotnictwa, a mianowicie w pkt 11.4.1 i 11.4.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998.

8) 3.4. Kontrola jakości i kwalifikacje

Pierwotny tekst:

3.4.1. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, aby osoby stosujące środki kontroli w zakresie ochrony poddawane były sprawdzeniu przeszłości i procedurom naboru.

Nowy tekst:

3.4.1. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, aby:

- a) sprawdzano przeszłość osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony, osób dopuszczonych bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska oraz osób mających dostęp do szczególnie chronionych informacji dotyczących ochrony lotnictwa, zanim takie osoby zaczną pełnić swoje obowiązki lub uzyskają dostęp do takich stref lub informacji;
- b) takie osoby poddawano okresowemu sprawdzaniu przeszłości w odstępach czasu określonych przez stosowny organ; oraz
- c) osoby, które w wyniku sprawdzenia przeszłości okazały się nieodpowiednie, zostały niezwłocznie pozbawione możliwości stosowania środków kontroli w zakresie ochrony, uzyskania dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska oraz dostępu do szczególnie chronionych informacji dotyczących ochrony lotnictwa.

Proponowana zmiana służy precyzyjniejszemu określeniu osób, które powinny podlegać sprawdzaniu przeszłości, czasu, w którym należy zastosować sprawdzenie przeszłości, oraz sposobu postępowania w sytuacji, w której osoba fizyczna po sprawdzeniu jej przeszłości zostaje uznana za nieodpowiednią. Norma ta w nowym brzmieniu w szczególności określa konieczność okresowego sprawdzania przeszłości oraz działania, które należy podjąć w sytuacji, w której dana osoba – w wyniku sprawdzenia przeszłości – zostaje uznana za nieodpowiednią do pełnienia danej funkcji. Należy zauważyć, że odniesienie do „procedur naboru” włączono do pkt 3.4.2.

Wszystkie zasady zawarto już w przepisach unijnych dotyczących ochrony lotnictwa, a mianowicie w pkt 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1, 11.5.1 i pkt 11.6.3.5. lit. a) załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 zmienionego rozporządzeniem 2019/103 z dnia 23 stycznia 2019 r.

Ta proponowana zmiana stanowi uzupełnienie zmiany normy 3.4.1. W pierwotnej wersji normy 3.4.1 jest mowa zarówno o sprawdzaniu przeszłości, jak i procedurach naboru. Jako że proponowana zmiana normy 3.4.1 obejmuje dalsze elementy dotyczące zakresu i regularności sprawdzania przeszłości, w ramach niniejszej proponowanej zmiany wprowadza się element dotyczący procedur naboru.

Kryteria naboru pracowników stosujących środki kontroli w zakresie ochrony oraz pełniących powiązane funkcje zawarto w przepisach unijnych dotyczących ochrony lotnictwa, a mianowicie w pkt 11.1.6, 11.1.7 i 11.1.8 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998.

9) Nadanie zaleceniu 3.4.9 rangi normy

Pierwotny tekst:

3.4.9. Zalecenie. – Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, aby każdy podmiot odpowiedzialny za wdrażanie odpowiednich elementów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego okresowo weryfikował, czy wdrażanie środków ochrony zlecone zewnętrznym podwykonawcom jest zgodne z programem ochrony tego podmiotu.

Nowy tekst:

3.4.9. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, aby każdy podmiot odpowiedzialny za wdrażanie odpowiednich elementów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego okresowo weryfikował, czy wdrażanie środków ochrony zlecone zewnętrznym podwykonawcom jest zgodne z programem ochrony tego podmiotu.

Przedmiotowe zalecenie otrzymało rangę prawnie wiążącej normy. Proponowana zmiana ma na celu zapewnienie, aby zewnętrzni podwykonawcy przestrzegali przepisów danego państwa dotyczących ochrony lotnictwa, by wyeliminować zagrożenia wewnętrzne, których źródłem mogą być zewnętrzni usługodawcy.

Zgodnie z unijną polityką dotyczącą ochrony lotnictwa określoną w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008:

- Każde państwo członkowskie sporządza, stosuje i utrzymuje w mocy krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego, który określa obowiązki w zakresie wdrażania wspólnych podstawowych norm i opisuje środki wymagane w tym celu przez operatorów i podmioty.
- Operatorzy, przedsiębiorstwa lotnicze i podmioty objęte zakresem krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego muszą sporządzić, stosować i utrzymywać w mocy program ochrony zgodnie z jego postanowieniami.
- Program ten opisuje metody i procedury stosowane przez operatora, przedsiębiorstwo lotnicze lub podmiot w celu zapewnienia zgodności z przepisami oraz z samym programem ochrony, w tym środki wewnętrznej kontroli jakości.
- Oczekuje się, że środki ochrony oraz działania związane z ochroną podejmowane przez zewnętrznych usługodawców wejdą w zakres programu ochrony wspomnianego operatora, przedsiębiorstwa lotniczego lub podmiotu, którzy są nadal odpowiedzialni za te środki i działania, chyba że zewnętrzny usługodawca sam jest podmiotem zarejestrowanym lub zatwierdzonym w odniesieniu do świadczonych przez niego usług, a tym samym musi przygotować własny program ochrony.

Normę zawarto w przepisach unijnych, mianowicie w art. 10 ust. 1, art. 12 ust. 1, art. 13 ust. 1 i art. 14 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 oraz w pkt 1.0.1, 3.0.1, 4.0.1, 5.0.1, 6.0.1, 7.0, 8.0.1, 9.0.1, 11.0.1 i 12.0.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998. Dodatkowe postanowienia zawarto w pkt 6.3.1.1, pkt 6.3.1.2 lit. a), pkt 6.4.1.2, pkt 6.6.1.1 lit. c), pkt 6.8.5.1 lit. a), w dodatku 6-E, w pkt 8.1.3.2 lit. a), pkt 8.1.4.1, pkt 8.1.4.2, pkt 8.1.4.3, pkt 8.1.4.5, pkt 8.1.4.6, pkt 8.1.5.2, pkt 9.1.3.1, pkt 9.1.3.2, pkt 9.1.3.3, pkt 9.1.3.5, pkt 9.1.3.6 oraz pkt 9.1.4.2 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998.

10) Nadanie zaleceniu 4.1.2 rangi normy

Pierwotny tekst:

4.1.2. Zalecenie. Każde Umawiające się Państwo powinno wspierać wykorzystanie przypadkowych i nieprzewidywalnych środków ochrony. Nieprzewidywalność taka może przyczynić się do wzmocnienia efektu odstraszającego stosowanych środków ochrony.

Nowy tekst:

4.1.2. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, aby we wdrażaniu środków ochrony odpowiednio uwzględniono przypadkowość i nieprzewidywalność.

Zalecenie 4.1.2 dotyczące stosowania przypadkowości i nieprzewidywalności otrzymało rangę prawnie wiążącej normy. Obrany w nowej normie 4.1.2 cel w zakresie ochrony – większe przeciwdziałanie zagrożeniom wewnętrznym – jest zgodne unijną polityką w następujących obszarach:

- kontrola bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez nie przedmiotów;
- kontrola bezpieczeństwa pojazdów;
- nadzór i patrole zarówno w strefie ogólnodostępnej, jak i w strefie operacyjnej / w strefie zastrzeżonej lotniska oraz środki powiązane;
- kontrola bezpieczeństwa zaopatrzenia.

Zasada ta znajduje odzwierciedlenie w przepisach unijnych, mianowicie w pkt 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 oraz 9.1.5 załącznika do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

11) 4.2.3. Środki związane z kontrolą dostępu

Pierwotny tekst:

4.2.3. Każde Umawiające się Państwo zapewnia ustanowienie systemów identyfikacji osób i pojazdów, aby nie dopuścić do nieupoważnionego dostępu do stref operacyjnych lotniska i stref zastrzeżonych lotniska. Tożsamość weryfikuje się w wyznaczonych punktach kontrolnych przed udzieleniem dostępu do stref operacyjnych lotniska i stref zastrzeżonych lotniska.

Nowy tekst:

4.2.3. Każde Umawiające się Państwo zapewnia ustanowienie i wdrożenie systemów identyfikacji osób i pojazdów, aby nie dopuścić do nieupoważnionego dostępu do stref operacyjnych lotniska i stref zastrzeżonych lotniska. Dostęp otrzymują tylko osoby, które muszą wykonać określone zadania lub mają inny uzasadniony powód przebywania w tych strefach. Tożsamość i upoważnienie weryfikuje się w wyznaczonych punktach kontrolnych przed udzieleniem dostępu do stref operacyjnych i stref zastrzeżonych lotniska.

Norma 4.2.3 w ramach „Środków związanych z kontrolą dostępu” służy wzmocnieniu środków dotyczących kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska dzięki wprowadzeniu ograniczenia dostępu do wyłącznie tych osób, które muszą wykonać określone zadania lub mają inny uzasadniony powód przebywania w tych strefach, oraz rozszerzeniu zakresu weryfikacji w punktach dostępu na upoważnienie (wraz z weryfikowaną już wcześniej tożsamością).

Zgodnie z przepisami UE osoby i pojazdy mogą uzyskać dostęp do stref zastrzeżonych lotniska wyłącznie w przypadku, gdy mają ku temu uzasadnione powody. Karty identyfikacyjne portu lotniczego sprawdza się przed udzieleniem danej osobie dostępu w celu

upewnienia się, że karta jest ważna i dotyczy swojego posiadacza. Przepustkę samochodową sprawdza się przed wpuszczeniem pojazdu w celu upewnienia się, że przepustka jest ważna i dotyczy tego pojazdu. Zasady te zawarto w przepisach unijnych w pkt 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6, 1.2.6.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998.

12) Norma 4.2.6 („100 % kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami”)

Pierwotny tekst:

4.2.6. Każde Umawiające się Państwo ustanawia środki w celu zapewnienia, aby osoby niebędące pasażerami oraz przenoszone przez nie przedmioty zostały poddane kontroli bezpieczeństwa i objęte środkami kontroli w zakresie ochrony przed wejściem do stref zastrzeżonych portu lotniczego obsługujących międzynarodowe operacje lotnictwa cywilnego.

Nowy tekst:

4.2.6. Każde Umawiające się Państwo ustanawia środki w celu zapewnienia, aby osoby niebędące pasażerami oraz przenoszone przez nie przedmioty zostały poddane kontroli bezpieczeństwa i objęte środkami kontroli w zakresie ochrony przed wejściem do stref zastrzeżonych portu lotniczego.

Proponowana zmiana ma na celu wyeliminowanie jakichkolwiek niejasności i wyraźne wskazanie, że wszystkie osoby niebędące pasażerami muszą zostać poddane kontroli bezpieczeństwa przed wejściem do stref zastrzeżonych lotniska, aby uwzględnić zagrożenia wewnętrzne.

Przepisy unijne są w pełni zgodne z nowym brzmieniem normy 4.2.6, a mianowicie pkt 1.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 i załącznika do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

13) Nowa norma 4.2.6 *bis* zdolność do wykrywania materiałów wybuchowych

Po 4.2.6 dodano następujący nowy tekst:

4.2.6 *bis* Każde Umawiające się Państwo zapewnia stosowanie odpowiednich metod kontroli bezpieczeństwa, umożliwiających wykrywanie materiałów wybuchowych i urządzeń wybuchowych przenoszonych przez osoby niebędące pasażerami przy sobie lub w przenoszonych przez nie przedmiotach. Gdy metody te nie są stosowane nieprzerwanie, stosuje się je w sposób nieprzewidywalny.

W proponowanej zmianie uwzględniono fakt, że przeciwdziałanie zagrożeniom wewnętrznym wymaga zrównoważonego i skoordynowanego podejścia obejmującego procedury sprawdzania przeszłości i środki ochrony fizycznej, oraz odniesiono się do zapotrzebowania na odpowiednie metody kontroli bezpieczeństwa umożliwiające wykrywanie materiałów wybuchowych przenoszonych również przez osoby niebędące pasażerami.

Przepisy unijne wymagają dodatkowych, nieprzerwanych, przypadkowych i nieprzewidywalnych kontroli bezpieczeństwa względem części osób niebędących pasażerami i przenoszonych przez nie przedmiotów, zarówno tych, które uruchomiły alarm, jak i tych, które nie uruchomiły alarmu. Cel w zakresie ochrony, któremu służy ta dodatkowa kontrola bezpieczeństwa, polega na wykrywaniu materiałów wybuchowych i urządzeń wybuchowych. Taką kontrolę bezpieczeństwa przeprowadza się za pomocą środków i metod przeznaczonych do identyfikacji materiałów wybuchowych (psy do wykrywania materiałów wybuchowych, urządzenia do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych, urządzenia do wykrywania materiałów wybuchowych w butach, urządzenia do prześwietlania

osób) lub alternatywnie za pomocą kontroli manualnej. Uznaje się, że metodyka wymagana obecnie w UE w celu prowadzenia kontroli manualnej osób i przenoszonych przedmiotów zasadniczo umożliwia wykrywanie urządzeń wybuchowych przenoszonych na ciele i w przenoszonych przedmiotach. Ponadto kontrola manualna zwiększa szanse wykrycia innych niemetalowych (niebędących materiałami wybuchowymi) przedmiotów zabronionych. Przepis ten został transponowany w pkt 1.3 załącznika do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

- 14) Norma 4.6.5 – odniesienie do znanego nadawcy jako podmiotu będącego częścią bezpiecznego łańcucha dostaw

Pierwotny tekst:

4.6.5. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, aby operatorzy nie przyjmowali ładunku ani poczty do przewozu na statku powietrznym działającym w ramach operacji komercyjnego transportu lotniczego, jeżeli zarejestrowany agent lub podmiot zatwierdzony przez właściwy organ nie potwierdził i nie udokumentował przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa lub innych środków kontroli w zakresie ochrony. Ładunek i pocztę, które nie mogą być potwierdzone i udokumentowane przez zarejestrowanego agenta lub podmiot zatwierdzony przez właściwy organ, poddaje się kontroli bezpieczeństwa.

Nowy tekst:

4.6.5. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, aby operatorzy nie przyjmowali ładunku ani poczty do przewozu na statku powietrznym działającym w ramach operacji komercyjnego transportu lotniczego, jeżeli zarejestrowany agent, znany nadawca lub podmiot zatwierdzony przez właściwy organ nie potwierdził i nie udokumentował przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa lub innych środków kontroli w zakresie ochrony. Ładunek i pocztę, które nie mogą być potwierdzone i udokumentowane przez zarejestrowanego agenta, znanego nadawcę lub podmiot zatwierdzony przez właściwy organ, poddaje się kontroli bezpieczeństwa.

Proponowana zmiana ma na celu uzgodnienie przedmiotowej normy z normą 4.6.2 i zapewnienie, aby obie normy zawierały jasne odniesienie do znanych nadawców jako podmiotów będących częścią bezpiecznego łańcucha dostaw.

Przepisy unijne są w pełni zgodne z nowym brzmieniem normy 4.6.5, co poświadcza brzmienie pkt 6.1.1 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 i pkt 6.1.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

Planowany akt dotyczy dziedziny, w której Unia posiada wyłączną kompetencję zewnętrzną na mocy art. 3 ust. 2 akapit ostatni TFUE, jako że planowany akt może „wpływać na wspólne zasady lub zmieniać ich zakres”, którymi w tym przypadku są unijne ramy prawne w dziedzinie ochrony lotnictwa, o których mowa poniżej. W związku z tym należy określić stanowisko Unii.

W tym kontekście zasadniczo należy zauważyć, że poprawka 17 do załącznika 17 w brzmieniu przedstawionym umawiającym się państwom ICAO i przedłożonym do zatwierdzenia przez Radę ICAO podczas 218. sesji Rady znajduje (już) pełne odzwierciedlenie w unijnych przepisach dotyczących ochrony lotnictwa. Jest jednak pożądane, aby te wzmocnione normy stosowano na skalę światową.

Stanowisko Unii należy określić zgodnie z obowiązującymi unijnymi ramami prawnymi w zakresie ochrony lotnictwa, a mianowicie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, jak również z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającym szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego.

3.1. Proceduralna podstawa prawna

3.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano przyjmowanie decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu czy też stroną danej umowy⁴.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które na mocy prawa międzynarodowego nie są wiążące, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁵.

3.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

ICAO jest organem utworzonym na mocy umowy, a mianowicie konwencji chicagowskiej.

Każda przyszła poprawka do załącznika 17 do konwencji chicagowskiej będzie stanowić akt mający skutki prawne.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

3.2. Materialna podstawa prawna

3.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma zostać zajęte stanowisko w imieniu Unii.

3.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Planowany akt służy osiągnięciu celów w dziedzinie polityki ochrony lotnictwa i zawiera elementy tej dziedziny polityki przyjętej przez organizację międzynarodową, która wywiera wpływ na polityki UE dotyczące ochrony lotnictwa.

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji powinien zatem być art. 100 ust. 2 TFUE.

⁴ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

⁵ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014: 2258, pkt 61–64.

3.3. Wniosek

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 100 ust. 2 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do zmiany załącznika 17 (Ochrona) (Poprawka 17) do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (konwencja chicagowska), która ma na celu uregulowanie międzynarodowego transportu lotniczego, weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Ustanowiła ona Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (2) Państwa członkowskie Unii stanowią umawiające się państwa konwencji chicagowskiej i są członkami ICAO, natomiast Unia posiada status obserwatora w niektórych organach ICAO, w tym w Zgromadzeniu i innych organach technicznych.
- (3) Zgodnie z art. 54 pkt 1 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania.
- (4) W dniu 4 lipca 2019 r. ICAO wydało oficjalne pismo AS8/2.1-19/48, w którym poinformowało umawiające się państwa, że wniosek dotyczący poprawki 17 do załącznika 17 zostanie przedstawiony do przyjęcia przez Radę na 218. sesji Rady (w dniach 18–29 listopada 2019 r.) i przewiduje się, że poprawka ta będzie stosowana od lipca 2020 r. Poprawka ta obejmuje m.in. nowe lub zmienione postanowienia dotyczące: oceny narażenia; wymiany informacji między państwami a zainteresowanymi stronami; programów szkoleniowych i systemów certyfikacji; kontroli dostępu; kontroli bezpieczeństwa personelu; oraz inne poprawki redakcyjne. W drodze wyżej wspomnianego oficjalnego pisma ICAO rozpoczęło etap konsultacji, który zakończył się w dniu 4 października 2019 r.
- (5) Zmiany w załączniku 17 przygotował Panel ds. Ochrony Lotnictwa ICAO, którego aktywnymi członkami są eksperci z ośmiu państw członkowskich, a następnie zostały one przedstawione do zatwierdzenia na 217. sesji Rady ICAO. Rada ICAO zatwierdzi te zmiany – po uwzględnieniu wyników konsultacji – najprawdopodobniej podczas swojej 218. sesji.
- (6) Planowane zmiany będą, po przyjęciu, wiążące dla wszystkich państw ICAO, w tym wszystkich państw członkowskich, zgodnie z konwencją chicagowską i w jej ramach. Art. 38 konwencji chicagowskiej zobowiązuje umawiające się państwa do

powiadomienia ICAO, jeżeli zamierzają odstąpić od jakiejś normy, w ramach mechanizmu powiadamiania o różnicach,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do poprawki 17 do załącznika 17 („Ochrona”) do konwencji chicagowskiej, określono w załączniku.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, wyrażają działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*