

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 3/2007**przyjęte przez Radę w dniu 11 grudnia 2006 r.****w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ...
w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2007/C 70 E/02)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu ochrony osób i mienia na terytorium Unii Europejskiej należy zapobiegać aktom bezprawnej ingerencji w stosunku do cywilnych statków powietrznych poprzez ustanowienie wspólnych zasad ochrony lotnictwa cywilnego. Cel ten powinien zostać osiągnięty przez ustalenie wspólnych zasad i wspólnych podstawowych norm w zakresie ochrony lotnictwa, jak również mechanizmów monitorowania ich przestrzegania.
- (2) W ogólnie pojętym interesie ochrony lotnictwa cywilnego pożądane jest zapewnienie podstaw wspólnej wykładni załącznika 17 do Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 r.
- (3) Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego ⁽³⁾ przyjęte zostało w następstwie wydarzeń w Stanach Zjednoczonych, które miały miejsce w dniu 11 września 2001 r.
- (4) Treść rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 powinna zostać poprawiona w świetle zdobytych doświadczeń, a samo rozporządzenie powinno zostać uchylone i zastąpione niniejszym rozporządzeniem zmierzającym do uproszczenia, harmonizacji i zapewnienia przejrzystości obowiązujących zasad i poprawy poziomu ochrony.

(5) Ze względu na potrzebę większej elastyczności w przyjmowaniu środków i procedur z zakresu ochrony w celu ich dostosowania do zmieniających się ocen ryzyka i umożliwienia wprowadzenia nowych technologii, niniejsze rozporządzenie powinno ustanowić podstawowe reguły dotyczące działań, jakie należy podejmować w celu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, bez wchodzenia w techniczne i proceduralne szczegóły ich wprowadzania w życie.

(6) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do portów lotniczych obsługujących lotnictwo cywilne, znajdujących się na terytorium państwa członkowskiego, do operatorów zapewniających usługi w takich portach lotniczych oraz podmiotów dostarczających towary lub świadczących usługi dla lub za pośrednictwem takich portów lotniczych.

(7) Bez uszczerbku dla Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych (Tokio, 1963 r.), Konwencji o zwalczaniu bezprawnej zawładnięcia statkami powietrznymi (Haga, 1970 r.) oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego (Montreal, 1971 r.), niniejsze rozporządzenie powinno również obejmować środki ochrony, które mają zastosowanie na pokładzie statków powietrznych lub w czasie lotu, wspólnotowych przewoźników lotniczych.

(8) Każde państwo członkowskie może samodzielnie podjąć decyzję o rozmieszczeniu funkcjonariuszy warty ochronnej na statkach powietrznych zarejestrowanych w tym państwie członkowskim oraz na statkach powietrznych przewoźników lotniczych licencjonowanych przez to państwo członkowskie.

(9) Z różnymi rodzajami lotnictwa cywilnego niekoniecznie wiąże się taki sam poziom zagrożenia. Przy ustalaniu wspólnych podstawowych norm w zakresie ochrony lotnictwa należy brać pod uwagę wielkość statków powietrznych, charakter działalności lub częstotliwość działalności w portach lotniczych, tak aby pozwolić na przyznawanie odstępstw.

(10) Państwom członkowskim należy pozwolić na stosowanie, na podstawie oceny ryzyka, środków bardziej rygorystycznych od tych ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu.

⁽¹⁾ Dz.U. C 185 z 8.8.2006, str. 17.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 15 czerwca 2006 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 11 grudnia 2006 r. i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 849/2004 (Dz.U. L 158 z 30.4.2004, str. 1).

- (11) Państwa trzecie mogą wymagać stosowania środków, które różnią się od tych ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, w odniesieniu do lotów z portu lotniczego w państwie członkowskim do tego państwa trzeciego lub nad tym państwem trzecim. Bez uszczerbku dla wszelkich dwustronnych umów, których stroną jest Wspólnota, Komisja powinna mieć jednak możliwość zbadania środków wymaganych przez państwo trzecie.
- (12) Mimo że w ramach jednego państwa członkowskiego mogą istnieć dwa organy lub więcej organów zaangażowanych w ochronę lotnictwa, każde państwo członkowskie powinno wyznaczyć jeden organ odpowiedzialny za koordynację i monitorowanie wprowadzania w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa.
- (13) W celu określenia odpowiedzialności za wprowadzanie w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa oraz w celu opisanie środków wymaganych przez operatorów i inne podmioty w tym celu, każde państwo członkowskie powinno sporządzić krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego. Ponadto każdy operator portu lotniczego, przewoźnik lotniczy i podmiot wprowadzający w życie normy ochrony lotnictwa powinien sporządzić, stosować i utrzymywać program ochrony w celu przestrzegania zarówno przepisów niniejszego rozporządzenia, jak i każdego stosowanego krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.
- (14) W celu monitorowania przestrzegania przepisów niniejszego rozporządzenia oraz krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego każde państwo członkowskie powinno sporządzić i zapewnić wdrażanie krajowego programu sprawdzającego jakość ochrony lotnictwa cywilnego.
- (15) W celu monitorowania stosowania przez państwa członkowskie niniejszego rozporządzenia oraz w celu formułowania zaleceń dotyczących poprawy ochrony lotnictwa Komisja powinna przeprowadzać inspekcje, w tym inspekcje niezapowiedziane.
- (16) Akty wykonawcze określające wspólne środki i procedury wdrażania wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa i zawierające informacje mające znaczenie dla bezpieczeństwa wraz ze sprawozdaniami Komisji z inspekcji i odpowiedziami właściwych organów należy uznać za „informacje klasyfikowane UE” w rozumieniu decyzji Komisji 2001/844/WE, EWWiS, Euratom z dnia 29 listopada 2001 r. zmieniającej jej Regulamin wewnętrzny⁽¹⁾. Informacje te nie powinny być publikowane, lecz jedynie udostępniane operatorom i podmiotom posiadającym prawnie uzasadniony interes.
- (17) Środki niezbędne do wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽²⁾.
- (18) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do ustanawiania warunków przyjęcia środków, o których mowa w art. 4 ust. 3 oraz art. 9 ust. 2. W związku z tym, że środki te są mają zakres ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia lub jego uzupełnienie, środki te powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji Rady 1999/468/WE.
- (19) Realizacja celu, jakim jest „jednolity obszar ochrony” dla wszystkich lotów wewnątrz Unii Europejskiej, powinna zostać przyspieszona.
- (20) Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla stosowania zasad dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa, także tych odnoszących się do przewozu towarów niebezpiecznych.
- (21) Państwa członkowskie powinny ustanowić sankcje stosowane w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia. Ustanowione sankcje, mogące mieć charakter cywilny lub administracyjny, powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszać.
- (22) Deklaracja ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodniona w Kordobie w dniu 18 września 2006 r. podczas pierwszego spotkania na szczeblu ministerialnym w ramach forum dialogu na temat Gibraltaru, zastąpi wspólną deklarację w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze sporządzoną w Londynie w dniu 2 grudnia 1987 r.; całkowite jej przestrzeganie będzie uznane za równoważne przestrzeganiu ustaleń deklaracji z 1987 r.
- (23) W związku z tym, że cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ochrona bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego przeciwko aktom bezprawnej ingerencji oraz zapewnienie podstaw wspólnej wykładni załącznika 17 do Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast z uwagi na rozmiary i skutki niniejszego rozporządzenia możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cele

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 317 z 3.12.2001, str. 1. Decyzja zmieniona decyzją 2006/548/WE, Euratom (Dz.U. L 215 z 5.8.2006, str. 38).

⁽²⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

Niniejsze rozporządzenie stanowi również podstawę wspólnej wykładni załącznika 17 do Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

2. Sposoby osiągnięcia celów określonych w ust. 1 są następujące:

- a) ustanowienie wspólnych zasad i wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa,
- b) mechanizmy monitorowania ich przestrzegania.

Artykuł 2

Zakres zastosowania

1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do:

- a) wszystkich portów lotniczych lub części portów lotniczych znajdujących się na terytorium państwa członkowskiego, które nie są wykorzystywane jedynie do celów wojskowych;
- b) wszystkich operatorów, w tym przewoźników lotniczych, świadczących usługi w portach lotniczych, o których mowa w lit. a);
- c) wszystkich podmiotów stosujących normy ochrony lotnictwa, którzy działają z terenów usytuowanych wewnątrz portu lotniczego lub poza terenem portu lotniczego i dostarczają towary lub świadczą usługi dla portów lotniczych, o których mowa w lit. a), lub za pośrednictwem tych portów.

2. Uznaje się, że stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego na Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w sporze dotyczącym zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- 1) „lotnictwo cywilne” oznacza każdą działalność lotniczą prowadzoną przez cywilne statki powietrzne, z wyjątkiem działań prowadzonych przez państwowe statki powietrzne, o których mowa w art. 3 Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- 2) „ochrona lotnictwa” oznacza połączenie środków oraz zasobów ludzkich i materialnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami nieprawnej ingerencji;
- 3) „operator” oznacza osobę, organizację lub przedsiębiorstwo działające lub zamierzające działać w sferze transportu lotniczego;
- 4) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności lub jej odpowiednik;
- 5) „wspólnotowy przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego posiadającego ważną licencję na prowadzenie działalności, udzieloną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym ⁽¹⁾;
- 6) „podmiot” oznacza osobę, organizację lub przedsiębiorstwo, inne niż operatorzy;
- 7) „przedmioty zabronione” oznacza broń, materiały wybuchowe lub inne niebezpieczne urządzenia, przedmioty lub substancje, które mogą być użyte do popełnienia aktu nieprawnej ingerencji;
- 8) „kontrola bezpieczeństwa” oznacza stosowanie technicznych lub innych środków w celu identyfikacji lub wykrywania przedmiotów zabronionych;
- 9) „kontrola w zakresie ochrony” oznacza stosowanie środków, dzięki którym można zapobiec wprowadzeniu przedmiotów zabronionych;
- 10) „kontrola dostępu” oznacza stosowanie środków, dzięki którym można zapobiec przedostaniu się nieupoważnionych osób lub nieupoważnionych pojazdów, lub zarówno nieupoważnionych osób jak i nieupoważnionych pojazdów;
- 11) „strefa operacyjna lotniska” oznacza powierzchnię manewrową portu lotniczego, przyległe tereny i budynki lub ich części, do których dostęp jest ograniczony;
- 12) „strefa ogólnodostępna” oznacza te części portu lotniczego, przyległe tereny i budynki lub ich części, które nie są strefą operacyjną lotniska;
- 13) „strefa zastrzeżona lotniska” oznacza część strefy operacyjnej lotniska, gdzie oprócz ograniczenia dostępu stosowane są również inne normy bezpieczeństwa lotnictwa;
- 14) „strefa wydzielona” oznacza obszar, który jest oddzielony za pomocą kontroli dostępu albo od stref zastrzeżonych lotniska albo, jeżeli strefa wydzielona jest strefą zastrzeżoną lotniska, od innych stref zastrzeżonych lotniska;
- 15) „kontrola przeszłości” oznacza udokumentowane sprawdzenie tożsamości osoby, w tym jakiegokolwiek przeszłości kryminalnej, jako element oceny możliwości dopuszczenia danej osoby bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska;
- 16) „pasażerowie transferowi, bagaż transferowy, ładunek transferowy lub poczta transferowa” oznacza pasażerów, bagaż, ładunek lub pocztę odlatujących statkiem powietrznym innym niż przylecieli;
- 17) „pasażerowie tranzytowi, bagaż tranzytowy, ładunek tranzytowy lub poczta tranzytowa” oznacza pasażerów, bagaż, ładunek lub pocztę odlatujących tym samym statkiem powietrznym, którym przylecieli;
- 18) „potencjalnie uciążliwy pasażer” oznacza pasażera, który jest osobą deportowaną, osobą uznaną za nieuprawnioną do przekroczenia granicy ze względów imigracyjnych albo osobą tymczasowo aresztowaną, aresztowaną lub zatrzymaną lub pozbawioną wolności;
- 19) „bagaż kabinowy” oznacza bagaż przeznaczony do przewozu w kabinie pasażerskiej statku powietrznego;
- 20) „bagaż rejestrowany” oznacza bagaż przeznaczony do przewozu w luku bagażowym statku powietrznego;
- 21) „towarzyszący bagaż rejestrowany” oznacza bagaż przewożony w luku bagażowym statku powietrznego, który został zgłoszony do odprawy na lot przez pasażera podróżującego tym samym lotem;

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.

- 22) „pocztą przewoźnika lotniczego” oznacza pocztę pochodzącą od przewoźnika lotniczego i przeznaczoną dla niego;
- 23) „materiały przewoźnika lotniczego” oznacza materiały pochodzące od przewoźnika lotniczego i przeznaczone dla niego albo które są wykorzystywane przez przewoźnika lotniczego;
- 24) „pocztą” oznacza przesyłki w postaci korespondencji i inne artykuły, inne niż pocztą przewoźnika lotniczego, przekazywane przez służby pocztowe i przeznaczone do przekazywania służbom pocztowym zgodnie z zasadami Powszechnego Związku Poczтового;
- 25) „ładunek” oznacza każde mienie przeznaczone do przewożenia statkiem powietrznym, inne niż bagaż, pocztą, pocztą przewoźnika lotniczego, materiały przewoźnika lotniczego oraz zaopatrzenie lotu;
- 26) „zarejestrowany agent” oznacza przewoźnika lotniczego, agenta, spedytora lub inny podmiot zapewniający kontrolę ochrony w odniesieniu do ładunku lub poczty;
- 27) „znany nadawca” oznacza nadawcę, który wysyła ładunek lub pocztę na swój rachunek i którego procedury są zgodne ze wspólnymi zasadami i normami ochrony w stopniu wystarczającym, aby zezwolić na przewóz ładunku lub poczty każdym statkiem powietrznym;
- 28) „uznany nadawca” oznacza nadawcę, który wysyła ładunek lub pocztę na swój rachunek i którego procedury są zgodne ze wspólnymi zasadami i normami ochrony w stopniu wystarczającym, aby zezwolić na przewóz tego ładunku towarowym statkiem powietrznym lub aby zezwolić na przewóz tej poczty pocztowym statkiem powietrznym;
- 29) „sprawdzenie statku powietrznego” oznacza inspekcję tych części wnętrza statku powietrznego, do których mogli mieć dostęp pasażerowie, wraz z inspekcją luku bagażowego w celu wykrycia przedmiotów zabronionych i przypadków bezprawnych ingerencji na statku powietrznym;
- 30) „przeszukanie statku powietrznego” oznacza inspekcję wnętrza statku powietrznego oraz dostępnej części zewnętrznej w celu wykrycia przedmiotów zabronionych i przypadków bezprawnych ingerencji na statku powietrznym;
- 31) „funkcjonariusz warty ochronnej” oznacza zatrudnioną przez państwo osobę, która podróżuje statkiem powietrznym licencjonowanego przez to państwo przewoźnika lotniczego w celu ochrony tego statku powietrznego i osób na nim przebywających przed aktami bezprawnej ingerencji.

Artykuł 4

Wspólne podstawowe normy

1. Wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji zawarte są w załączniku.

2. Szczegółowe środki wprowadzania w życie wspólnych podstawowych norm, o których mowa w ust. 1, ustanawiane są zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

Środki te dotyczą w szczególności:

- a) metod kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu i innych kontroli w zakresie ochrony;
- b) metod dokonywania sprawdzeń statku powietrznego i przeszukań statku powietrznego;
- c) przedmiotów zabronionych;
- d) kryteriów eksploatacyjnych i prób odbiorczych urządzeń;
- e) wymagań dotyczących zatrudniania i szkolenia personelu;
- f) określenia części krytycznych stref zastrzeżonych lotniska;
- g) obowiązków i procedur zatwierdzania zarejestrowanych agentów, znanych nadawców i uznanych nadawców;
- h) kategorii osób, towarów i statków powietrznych, które z powodów obiektywnych poddane zostają specjalnym procedurom ochrony lub są zwolnione z kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub innych kontroli z zakresu ochrony.

3. Zmieniając niniejsze rozporządzenie w drodze decyzji podjętej zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 3, Komisja ustala kryteria umożliwiające państwom członkowskim odstępianie od wspólnych podstawowych norm, o których mowa w ust. 1, oraz przyjęcie alternatywnych środków ochrony zapewniających odpowiedni poziom ochrony na podstawie lokalnej oceny ryzyka. Takie alternatywne środki uzasadnia się przyczynami związanymi z wielkością statku powietrznego lub przyczynami związanymi z charakterem, skalą lub częstotliwością działalności, lub innych odpowiednich czynności.

Ze względu na szczególnie pilną potrzebę Komisja może zastosować tryb pilny, o którym mowa w art. 15 ust. 4.

Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o takich środkach.

4. Państwa członkowskie zapewniają na swoim terytorium stosowanie wspólnych podstawowych norm, o których mowa w ust. 1. W przypadku gdy państwo członkowskie ma powody sądzić, że poziom ochrony lotnictwa został zagrożony przez naruszenie ochrony, zapewnia ono podjęcie odpowiedniego i szybkiego działania w celu naprawienia tego naruszenia i zapewnienia ciągłej ochrony lotnictwa cywilnego.

Artykuł 5

Bardziej rygorystyczne środki stosowane przez państwa członkowskie

1. Państwa członkowskie mogą stosować bardziej rygorystyczne środki niż wspólne podstawowe normy, o których mowa w art. 4. Czyniąc to, działają na podstawie oceny ryzyka i zgodnie z prawem wspólnotowym. Środki te są odpowiednie, obiektywne, niedyskryminujące i proporcjonalne w stosunku do ryzyka, którego dotyczą.

2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o takich środkach w możliwie najkrótszym terminie po ich zastosowaniu. Po otrzymaniu takich informacji Komisja przekazuje je pozostałym państwom członkowskim.

3. Nie wymaga się od państw członkowskich powiadamiania Komisji, jeżeli dane środki są ograniczone do danego lotu w konkretnym dniu.

Artykuł 6

Środki ochrony wymagane przez państwa trzecie

1. Bez uszczerbku dla wszelkich umów dwustronnych, których stroną jest Wspólnota, państwo członkowskie powiadamia Komisję o środkach ochrony wymaganych przez państwo trzecie, jeśli różnią się one od wspólnych podstawowych norm, o których mowa w art. 4, w odniesieniu do lotów z portu lotniczego w państwie członkowskim do państwa trzeciego lub nad tym państwem trzecim.

2. Na wniosek danego państwa trzeciego lub z własnej inicjatywy Komisja rozpatruje stosowanie wszelkich środków, o których powiadamia się zgodnie z ust. 1, oraz może, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2, sporządzić stosowną odpowiedź skierowaną do danego państwa trzeciego.

3. Ustępów 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli:

- a) dane państwo członkowskie stosuje dane środki zgodnie z art. 5; lub
- b) wymóg państwa trzeciego jest ograniczony do danego lotu w konkretnym dniu.

Artykuł 7

Organ właściwy

Jeśli w danym państwie członkowskim ochroną lotnictwa cywilnego zajmuje się więcej niż jeden organów, to państwo członkowskie wyznacza jeden organ (zwany dalej „organem właściwym”) odpowiedzialny za koordynację i monitorowanie wdrażania wspólnych podstawowych norm, o których mowa w art. 4.

Artykuł 8

Krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego

1. Każde państwo członkowskie sporządza, stosuje i utrzymuje w mocy krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego.

Program ten określa obowiązki w zakresie wdrażania wspólnych podstawowych norm, o których mowa w art. 4, i opisuje środki wymagane w tym celu przez operatorów i podmioty.

2. Organ właściwy udostępnia na piśmie, na zasadzie „ściślej potrzeby”, odpowiednie części krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego operatorom i podmiotom, które uzna za mające w tym prawnie uzasadniony interes.

Artykuł 9

Krajowy program kontroli jakości

1. Każde państwo członkowskie sporządza, stosuje i utrzymuje w mocy krajowy program kontroli jakości.

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

2. Specyfikacje dotyczące krajowego programu kontroli jakości przyjmowane są w drodze zmiany niniejszego rozporządzenia, polegającej na dodaniu załącznika, zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 15 ust. 3.

Ze względu na szczególnie pilną potrzebę Komisja może zastosować tryb pilny, o którym mowa w art. 15 ust. 4.

Program umożliwia szybkie wykrywanie i usuwanie niezgodności. Zapewnia również regularne monitorowanie bezpośrednio przez właściwy organ lub pod jego nadzorem wszystkich portów lotniczych, operatorów i podmiotów znajdujących się na terytorium danego państwa członkowskiego odpowiedzialnych za wdrożenie norm ochrony lotnictwa.

Artykuł 10

Program ochrony portu lotniczego

1. Każdy operator portu lotniczego sporządza, stosuje i utrzymuje w mocy program ochrony portu lotniczego.

Program ten opisuje metody i procedury, które mają być stosowane przez operatora portu lotniczego w celu przestrzegania zarówno niniejszego rozporządzenia, jak i krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego, w którym znajduje się port lotniczy.

Program obejmuje wewnętrzne regulacje kontroli jakości opisujące sposób, w jaki operator portu lotniczego monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

2. Program ochrony portu lotniczego przedstawiany jest organowi właściwemu, który w razie potrzeby może podjąć dalsze działania.

Artykuł 11

Program ochrony przewoźnika lotniczego

1. Każdy przewoźnik lotniczy sporządza, stosuje i utrzymuje w mocy program ochrony przewoźnika lotniczego.

Program ten opisuje metody i procedury, które mają być stosowane przez przewoźnika lotniczego w celu przestrzegania zarówno niniejszego rozporządzenia, jak i krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego, z którego terytorium świadczy on usługi.

Program obejmuje wewnętrzne regulacje kontroli jakości opisujące sposób, w jaki przewoźnik lotniczy monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

2. Program ochrony przewoźnika lotniczego przedstawiany jest na wniosek organowi właściwemu, który w razie potrzeby może podjąć dalsze działania.

3. W przypadku zatwierdzenia programu ochrony wspólnotowego przewoźnika lotniczego przez organ właściwy państwa członkowskiego udzielającego licencji na prowadzenie działalności, przewoźnik lotniczy uznawany jest przez wszystkie inne państwa członkowskie za spełniającego wymogi ust. 1. Powyższe pozostaje bez uszczerbku dla prawa państwa członkowskiego do zwrócenia się do każdego przewoźnika lotniczego o szczegółowe informacje dotyczące wdrożenia przez niego:

- a) środków ochrony stosowanych przez to państwo członkowskie na mocy art. 5; lub
- b) lokalnych procedur stosowanych w obsługiwanych portach lotniczych.

Artykuł 12

Program ochrony podmiotu

1. Każdy podmiot zobowiązany na podstawie krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, o którym mowa w art. 8, do stosowania norm ochrony lotnictwa sporządza, stosuje i utrzymuje w mocy program ochrony podmiotu.

Program ten opisuje metody i procedury, które mają być stosowane przez podmiot w celu przestrzegania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego państwa członkowskiego w odniesieniu do działalności prowadzonej przez niego w tym państwie członkowskim.

Program obejmuje wewnętrzne regulacje kontroli jakości opisujące sposób, w jaki podmiot monitoruje przestrzeganie tych metod i procedur.

2. Program przedstawiany jest na wniosek właściwemu organowi danego państwa członkowskiego, który w razie potrzeby może podjąć dalsze działania.

Artykuł 13

Inspekcje Komisji

1. Działając we współpracy z organem właściwym danego państwa członkowskiego, Komisja przeprowadza inspekcje — w

tym inspekcje portów lotniczych, operatorów i podmiotów stosujących normy ochrony lotnictwa — w celu monitorowania stosowania przez państwa członkowskie niniejszego rozporządzenia i, w miarę potrzeby, formułowania zaleceń mających na celu poprawę ochrony lotnictwa. W tym celu organ właściwy powiadamia Komisję na piśmie o wszystkich portach lotniczych znajdujących się na jego terytorium, obsługujących lotnictwo cywilne, innych niż porty objęte art. 4 ust. 3.

Procedury przeprowadzania inspekcji Komisji przyjmowane są zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

2. Komisja przeprowadza inspekcje portów lotniczych, operatorów i podmiotów stosujących normy ochrony lotnictwa w sposób niezapowiedziany. Komisja w odpowiednim czasie przed przeprowadzeniem inspekcji powiadamia o niej dane państwo członkowskie.

3. Każde sprawozdanie z inspekcji przeprowadzonej przez Komisję przekazywane jest organowi właściwemu danego państwa członkowskiego, który w swojej odpowiedzi określa środki podjęte w celu usunięcia wszelkich stwierdzonych niezgodności.

Następnie sprawozdanie to wraz z odpowiedzią organu właściwego przekazywane jest organom właściwym pozostałych państw członkowskich.

Artykuł 14

Rozpowszechnianie informacji

Następujące dokumenty uważane są za „dokumenty klasyfikowane UE” do celów decyzji 2001/844/WE, EWWiS, Euratom i nie są podawane do publicznej wiadomości:

- a) środki i procedury, o których mowa w art. 4 ust. 2 i 3, art. 5 ust. 1 oraz art. 6 ust. 1, jeżeli zawierają informacje mające znaczenie dla bezpieczeństwa;
- b) sprawozdania z inspekcji przeprowadzonej przez Komisję oraz odpowiedzi organów właściwych, o których mowa w art. 13 ust. 3.

Artykuł 15

Komitet

- 1. Komisja jest wspierana przez komitet.
- 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Okres określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi jeden miesiąc.

- 3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2 i 6 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Artykuł 16

Sankcje

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji stosowanych w przypadku naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wprowadzania w życie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli,

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

Artykuł 17

Uchylenie

Uchyła się niniejszym rozporządzenie (WE) nr 2320/2002.

Artykuł 18

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia ... (*), z wyjątkiem art. 4 ust. 2 i 3, art. 9 ust. 2, art. 13 ust. 1 i art. 15, które stosuje się od daty jego wejścia w życie.

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

(*) Dwa lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK

WSPÓLNE PODSTAWOWE NORMY (ART. 4)

1. OCHRONA PORTU LOTNICZEGO

1.1. Wymagania dotyczące projektowania portu lotniczego

1. Przy projektowaniu i budowaniu nowych obiektów portu lotniczego lub przebudowie istniejących obiektów portu lotniczego należy w pełni uwzględnić wymogi związane z wprowadzaniem w życie wspólnych podstawowych norm, określonych w niniejszym załączniku oraz w aktach wykonawczych do niego.
2. W porcie lotniczym ustanawia się następujące obszary:
 - a) strefa ogólnodostępna;
 - b) strefa operacyjna lotniska;
 - c) strefy zastrzeżone lotniska; oraz
 - d) części krytyczne stref zastrzeżonych lotniska.

1.2. Kontrola dostępu

1. Dostęp do strefy operacyjnej lotniska jest ograniczony w celu uniemożliwienia przedostania się nieupoważnionych osób i nieupoważnionych pojazdów na ten obszar.
2. Dostęp do stref zastrzeżonych lotniska jest kontrolowany w celu uniemożliwienia przedostania się nieupoważnionych osób i nieupoważnionych pojazdów do tych obszarów.
3. Osobom i pojazdom można zezwolić na dostęp do strefy operacyjnej lotniska i stref zastrzeżonych lotniska tylko wtedy, gdy spełniają wymagane warunki ochrony.
4. Osoby, w tym członkowie personelu latającego, są osobami, które pozytywnie przeszły sprawdzenie danych przed wystawieniem im karty identyfikacyjnej personelu latającego albo karty identyfikacyjnej portu lotniczego, które upoważniają do dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska.

1.3. Kontrola bezpieczeństwa osób innych niż pasażerowie oraz przenoszonych przez nie przedmiotów

1. Osoby inne niż pasażerowie, wraz z przenoszonymi przez nie przedmiotami, poddawane są ciągłej wrywkowej kontroli bezpieczeństwa przy wejściu do stref zastrzeżonych lotniska w celu uniemożliwienia wniesienia do tych obszarów przedmiotów zabronionych.
2. Osoby inne niż pasażerowie, wraz z przenoszonymi przez nie przedmiotami, poddawane są kontroli bezpieczeństwa przy wejściu do części krytycznych stref zastrzeżonych lotniska w celu uniemożliwienia wniesienia do tych obszarów przedmiotów zabronionych.

1.4. Sprawdzanie pojazdów

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

1.5. Nadzór, patrole i inne kontrole fizyczne

W portach lotniczych i, w miarę potrzeby, w ogólnodostępnych obszarach przyległych prowadzi się nadzór, patrole i inne kontrole fizyczne w celu wykrycia podejrzanego zachowania osób, określenia słabych punktów, które mogą zostać wykorzystane do przeprowadzenia aktu bezprawnej ingerencji, oraz w celu powstrzymania osób przed dokonaniem takich aktów.

2. STREFY WYDZIELONE W PORTACH LOTNICZYCH

Statki powietrzne zaparkowane w strefach wydzielonych portów lotniczych, do których mają zastosowanie środki alternatywne, o których mowa w art. 4 ust. 3, są oddzielone od statków powietrznych, do których wspólne podstawowe normy mają zastosowanie w pełni, w celu zapewnienia, że normy ochrony stosowane do statków powietrznych oraz pasażerów, bagażu, ładunku i poczty nie są naruszone w odniesieniu do tych ostatnich statków powietrznych.

3. OCHRONA STATKÓW POWIETRZNYCH

1. Przed odlotem statek powietrzny poddany zostaje sprawdzeniu statku powietrznego lub przeszukaniu statku powietrznego w celu upewnienia się, że na pokładzie nie ma przedmiotów zabronionych. Statek powietrzny w transporcie może podlegać innym odpowiednim środkom.
2. Każdy statek powietrzny podlega ochronie przed nieuprawnioną ingerencją.

4. PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

4.1. Kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagażu kabinowego

1. Wszyscy pasażerowie nowi, transferowi i tranzytowi oraz ich bagaż kabinowy poddawani są kontroli bezpieczeństwa w celu uniemożliwienia wniesienia przedmiotów zabronionych do stref zastrzeżonych lotniska oraz na pokład statków powietrznych.
2. Pasażerowie transferowi i ich bagaż kabinowy mogą być zwolnieni z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli:
 - a) przylatują z państwa członkowskiego, chyba że Komisja lub to państwo członkowskie dostarczyły informacje, że pasażerów tych oraz ich bagaż kabinowy nie można uznać za poddanych kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi podstawowymi normami; lub
 - b) przylatują z państwa trzeciego, w którym stosowane są normy ochrony uznawane za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2.
3. Pasażerowie tranzytowi i ich bagaż kabinowy mogą być zwolnieni z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli:
 - a) pozostają na pokładzie statku powietrznego; lub
 - b) nie mają kontaktu z pasażerami odlatującymi, którzy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa poza tymi, którzy wsiadają do tego samego statku powietrznego; lub
 - c) przylatują z państwa członkowskiego, chyba że Komisja lub to państwo członkowskie dostarczyły informacje, że pasażerów tych oraz ich bagaż kabinowy nie można uznać za poddanych kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi podstawowymi normami; lub
 - d) przylatują z państwa trzeciego, w którym stosowane są normy ochrony uznawane za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

4.2. Ochrona pasażerów i bagażu kabinowego

1. Pasażerowie i ich bagaż kabinowy są chronieni przed bezprawną ingerencją od momentu, w którym są poddawani kontroli bezpieczeństwa, aż do odlotu statku powietrznego, którym są przewożeni.
2. Pasażerowie odlatujący, którzy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa, nie mają kontaktu z pasażerami przylatującymi, chyba że:
 - a) pasażerowie przylatują z państwa członkowskiego, pod warunkiem że Komisja lub to państwo członkowskie nie dostarczyły informacji, że pasażerów tych oraz ich bagaż kabinowy nie można uznać za poddanych kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi podstawowymi normami; lub
 - b) pasażerowie przylatują z państwa trzeciego, w którym stosowane są normy ochrony uznawane za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

4.3. Potencjalnie uciążliwi pasażerowie

Przed odlotem pasażerowie potencjalnie uciążliwi zostają poddani odpowiednim środkom ochrony.

5. BAGAŻ REJESTROWANY

5.1. Kontrola bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego

1. Cały bagaż rejestrowany zostaje poddany kontroli bezpieczeństwa przed załadunkiem na statek powietrzny w celu uniemożliwienia wniesienia przedmiotów zabronionych do stref zastrzeżonych lotniska i na pokład statków powietrznych.
2. Transferowy bagaż rejestrowany może być zwolniony z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli:
 - a) przylatuje z państwa członkowskiego, chyba że Komisja lub to państwo członkowskie dostarczyły informacje, że pasażerów tych oraz ich bagaż kabinowy nie można uznać za poddanych kontroli bezpieczeństwa zgodnie ze wspólnymi podstawowymi normami; lub
 - b) przylatuje z państwa trzeciego, w którym stosowane są normy ochrony uznawane za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2.
3. Tranzytowy bagaż rejestrowany może być zwolniony z kontroli bezpieczeństwa, jeżeli pozostaje na pokładzie statku powietrznego.

5.2. Ochrona bagażu rejestrowanego

Bagaż rejestrowany, który ma być przewożony statkiem powietrznym, jest chroniony przed bezprawną ingerencją od momentu, w którym poddawany jest kontroli bezpieczeństwa lub przyjęty pod opiekę przewoźnika lotniczego, w zależności od tego, które z tych działań nastąpi wcześniej, aż do odlotu statku powietrznego, którym jest przewożony.

5.3. Przynależność bagażu

1. Każdą sztukę bagażu rejestrowanego określa się jako bagaż towarzyszący lub bez pasażera.
2. Nie przewozi się bagażu rejestrowanego, chyba że bagaż ten został oddzielony z przyczyn niezależnych od pasażera lub poddany dodatkowej kontroli bezpieczeństwa.

6. ŁADUNEK I POCZTA

6.1. Kontrole ochrony ładunku i poczty

1. Przed załadowaniem na pokład statku powietrznego cały ładunek i cała poczta poddawane są kontrolom w zakresie ochrony. Przewoźnik lotniczy nie przyjmuje ładunku ani poczty do przewozu na statku powietrznym, jeżeli sam nie zastosował takich kontroli lub jeżeli ich zastosowanie nie zostało potwierdzone i rozliczone przez zarejestrowanego agenta, znanego nadawcę lub uznanego nadawcę.
2. Ładunek transferowy i pocztę transferową można poddać alternatywnym kontrolom w zakresie ochrony, które zostaną szczegółowo określone w akcie wykonawczym.
3. Ładunek tranzytowy i pocztę tranzytową można zwolnić z kontroli w zakresie ochrony, jeżeli pozostają na pokładzie statku powietrznego.

6.2. Ochrona ładunku i poczty

1. Ładunek i poczta, które mają być przewożone na statku powietrznym, są chronione przed bezprawną ingerencją od momentu, w którym są poddawane kontrolom ochrony, aż do odlotu statku powietrznego, na którym mają być przewożone.
2. Ładunek i poczta, które po przeprowadzeniu kontroli w zakresie ochrony nie są odpowiednio chronione przed bezprawną ingerencją, poddawane są kontroli bezpieczeństwa.

7. POCZTA PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO I MATERIAŁY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

Poczta przewoźnika lotniczego i materiały przewoźnika lotniczego są poddawane kontrolom w zakresie ochrony, a następnie są zabezpieczone aż do załadowania na pokład w celu uniemożliwienia wprowadzenia na pokład statku powietrznego przedmiotów zabronionych.

8. ZAOPATRZENIE LOTU

Zaopatrzenie lotu, w tym catering, przeznaczone do przewozu lub wykorzystania na pokładzie statku powietrznego, poddawane jest kontrolom w zakresie ochrony, a następnie jest zabezpieczone aż do załadowania na statek powietrzny w celu uniemożliwienia wprowadzenia na pokład statku powietrznego przedmiotów zabronionych.

9. ZAOPATRZENIE PORTU LOTNICZEGO

Zaopatrzenie przeznaczone do sprzedaży lub wykorzystania w strefach zastrzeżonych lotniska, w tym zaopatrzenie sklepów wolnocłowych i restauracji, poddawane jest kontrolom ochrony w celu uniemożliwienia wprowadzenia do tych stref przedmiotów zabronionych.

10. ŚRODKI OCHRONY PODCZAS LOTU

1. Bez uszczerbku dla mających zastosowanie zasad ochrony lotnictwa:
 - a) osobom nieuprawnionym uniemożliwia się wejście do przedziału personelu latającego podczas lotu;
 - b) potencjalnie uciążliwi pasażerowie podlegają odpowiednim środkom ochrony podczas lotu.
2. W celu zapobieżenia bezprawnej ingerencji podczas lotu podejmowane są odpowiednie środki ochrony, takie jak szkolenie personelu latającego i personelu pokładowego.
3. W kabinie ani w przedziale personelu latającego statku powietrznego nie przewozi się broni, chyba że zainteresowane państwa udzieliły zezwolenia zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa krajowego tych państw.
4. Ustęp 3 stosuje się również do funkcjonariuszy warty ochronnej, w przypadku gdy są oni uzbrojeni.

11. REKRUTACJA I SZKOLENIE PERSONELU

1. Osoby realizujące lub odpowiedzialne za realizację kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu lub innych kontroli ochrony rekrutuje się, szkoli i, w odpowiednich przypadkach, wydaje się im certyfikaty w sposób zapewniający, że są to osoby odpowiednie do celów zatrudnienia oraz kompetentne do celów podjęcia obowiązków, które są im powierzone.
2. Przed otrzymaniem karty identyfikacyjnej portu lotniczego albo karty identyfikacyjnej personelu latającego osoby inne niż pasażerowie, wymagające dostępu do stref zastrzeżonych lotniska, przechodzą szkolenie z zakresu ochrony.
3. Szkolenie wspomniane w pkt 1 i 2 przeprowadzane jest na początku okresu zatrudnienia i regularnie powtarzane.
4. Instruktorzy zatrudnieni do szkolenia osób wymienionych w pkt 1 i 2 wykazują się niezbędnymi kwalifikacjami.

12. SPRZĘT SŁUŻĄCY DO OCHRONY

Sprzęt stosowany do kontroli bezpieczeństwa, kontroli dostępu i innych kontroli w zakresie ochrony nadaje się do przeprowadzania właściwej kontroli w zakresie ochrony.

UZASADNIENIE RADY

I. WSTĘP

We wrześniu 2005 r. Komisja przedstawiła wniosek dotyczący rozporządzenia Rady zastępującego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego ⁽¹⁾. Rozporządzenie to, które przygotowano i przyjęto w odpowiedzi na ataki terrorystyczne z 11 września 2001 r. w Stanach Zjednoczonych, obowiązuje od stycznia 2003 r. Uznano, że rozporządzenie nr 2320/2002 należy zastąpić nowym tekstem, gdyż wprowadzenie w życie tego rozporządzenia spowodowało wiele problemów związanych z jego praktycznym zastosowaniem.

W dniu 15 czerwca 2006 r. Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu; zawiera ona 85 poprawek.

Rada przeanalizowała dogłębnie możliwość zawarcia w pierwszym czytaniu porozumienia z Parlamentem Europejskim w sprawie projektu rozporządzenia. Podczas nieformalnych kontaktów z przedstawicielami Parlamentu Europejskiego okazało się jednak, że należałoby dokładniej zbadać zagadnienie finansowania środków ochrony, aby można było wypracować tekst, który wszystkie strony będą mogły zaakceptować. Rada postanowiła zatem przyjąć wspólne stanowisko, uwzględniając w możliwie największym zakresie poprawki Parlamentu Europejskiego przedstawione w pierwszym czytaniu, i dążyć do osiągnięcia porozumienia z Parlamentem Europejskim na późniejszym etapie.

Po weryfikacji całego tekstu przez prawników lingwistów w dniu 11 grudnia 2006 r. Rada przyjęła wspólne stanowisko. Przyjmując je, Rada odpowiednio uwzględniła opinię Parlamentu Europejskiego wyrażoną podczas pierwszego czytania i zaakceptowała 46 poprawek.

Rada odnotowała również opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

Radzie udało się osiągnąć porozumienie w sprawie głównych elementów merytorycznych wniosku Komisji. W niektórych punktach Rada postanowiła jednak zmienić tekst, zwłaszcza po to, by był on bardziej przejrzysty, prostszy i lepiej zrozumiały.

Największe zmiany wprowadzone przez Radę do wniosku Komisji dotyczyły dwóch dziedzin określonych poniżej.

Po pierwsze, Rada uwzględniła nowe zasady komitologii, które przyjęła w lipcu 2006 r. ⁽²⁾ Wprowadzona na mocy tych zasad nowa procedura regulacyjna połączona z kontrolą, która przyznaje większe uprawnienia Parlamentowi Europejskiemu, jest przewidziana w art. 4 ust. 3 i art. 9 ust. 2 omawianego projektu rozporządzenia. Artykuł 4 ust. 3 dotyczy kryteriów umożliwiających państwom członkowskim odstępianie od ogólnych norm w odniesieniu do małych portów lotniczych lub małych statków powietrznych. W art. 9 ust. 2 określono normy mające zastosowanie do krajowych programów kontroli jakości sporządzanych przez państwa członkowskie.

Po drugie, art. 5 ust. 2 zezwala państwom członkowskim na stosowanie bardziej rygorystycznych środków krajowych niż środki przewidziane w rozporządzeniu. Ze względu na wagę tych kwestii, na występowanie rozmaitych poważnych zagrożeń bezpieczeństwa oraz na szybko zmieniające się okoliczności tych zagrożeń Rada uznała, że państwa członkowskie powinny dysponować wystarczającymi możliwościami działania, by wprowadzić dodatkowe lub specjalne środki, które w ich opinii są konieczne. Zdaniem Rady zastosowanie takich środków nie musi być w specjalny sposób uzasadniane na poziomie Wspólnoty.

Rada mogła zaakceptować — w całości lub częściowo — następujących 46 poprawek zgłoszonych przez Parlament Europejski:

2, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 15, 17, 18, 20, 21, 23-30, 33, 34, 37, 40, 45-49, 51, 53-58, 65-68, 73, 77-79, 82 i 84.

Przyjęcie wielu innych poprawek przez Radę okazało się jednak niemożliwe. Wśród nich najważniejsze są poprawki 3, 35, 43 i 44 dotyczące finansowania środków ochrony na mocy rozporządzenia. Rada uważa za niewłaściwe umieszczanie w rozporządzeniu technicznym, jakim jest omawiane rozporządzenie, wymogów lub obowiązków związanych z finansowaniem. Zgodnie z zasadą pomocniczości takie kwestie należy rozwiązywać na poziomie krajowym.

⁽¹⁾ Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 849/2004 (Dz.U. L 158 z 30.4.2004, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11.

Kilku innych poprawek nie przyjęto lub nie przyjęto ich w całości, gdyż rozszerzają one zakres zastosowania rozporządzenia poza cele związane z ochroną, a właśnie te cele ma realizować omawiane rozporządzenie. Mowa tu głównie o poprawkach 6, 9, 19, 36, 45, 57, 80 i 85. Poprawki 1, 10, 13, 14, 16, 18, 22, 31, 32, 33, 50, 52, 60, 63, 72 i 74 nie zostały przyjęte — w całości lub częściowo — gdyż stały w sprzeczności z innymi częściami projektu rozporządzenia, nie wносиły żadnych konkretnych treści do tekstu lub były niezgodne z przyjętą terminologią z zakresu ochrony lotnictwa. Ponadto nie przyjęto — w całości lub częściowo — poprawek 20, 21, 38, 39, 41, 42, 59, 61, 62, 64, 69, 70, 71, 75, 76 i 83, ponieważ Rada jest zdania, że są one zbyt szczegółowe dla rozporządzenia tego rodzaju, nie są spójne z ustaleniami instytucji wspólnotowych lub zawierają przepisy, które mogą okazać się niemożliwe do praktycznego wykonania przez państwa członkowskie lub przez zainteresowane podmioty gospodarcze.

III. PODSUMOWANIE

Rada stwierdza, że tekst jej wspólnego stanowiska jest właściwy i wyważony. Rada uważa, że odzwierciedla ono cele, które wyznaczono w większości poprawek Parlamentu.

Rada pragnie podkreślić, że osiągnięcie wczesnego porozumienia w sprawie omawianego rozporządzenia wymagało ogromnego wysiłku i ufa, że wspólne stanowisko umożliwi szybkie przyjęcie tego aktu w odpowiednim czasie.
