



Bruksela, 23 października 2018 r.
Niniejsze zawiadomienie zastępuje
zawiadomienie opublikowane w dniu 5
lipca 2018 r.

ZAWIADOMIENIE DLA ZAINTERESOWANYCH STRON

WYSTĄPIENIE ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA Z UE A PRZEPISY UE W DZIEDZINIE OCHRONY LOTNICTWA I OCHRONY NA MORZU

W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Oznacza to, że całe unijne prawo pierwotne i wtórne przestanie się stosować do Zjednoczonego Królestwa od dnia 30 marca 2019 r. od godz. 00.00 czasu środkowoeuropejskiego („dzień wystąpienia”), chyba że w ratyfikowanej umowie o wystąpieniu¹ zostanie ustalona inna data². Zjednoczone Królestwo stanie się wtedy „państwem trzecim”³.

Przygotowania do wystąpienia mają znaczenie nie tylko dla UE i władz krajowych, lecz również dla podmiotów prywatnych.

W związku ze znaczną niepewnością, w szczególności co do treści ewentualnej umowy o wystąpieniu, organom zarządzającym portami lotniczymi w UE, podmiotom świadczącym usługi w portach lotniczych UE oraz podmiotom oferującym towary lub usługi portom lotniczym w UE lub za ich pośrednictwem (ochrona lotnictwa), a także podmiotom świadczącym usługi transportu morskiego (ochrona na morzu) przypomina się o skutkach prawnych, które trzeba będzie uwzględnić w sytuacji, kiedy Zjednoczone Królestwo stanie się państwem trzecim.

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych, które mogą znaleźć się w ewentualnej umowie o wystąpieniu, od dnia wystąpienia przepisy UE w dziedzinie ochrony lotnictwa i ochrony na morzu nie będą już mieć zastosowania do Zjednoczonego Królestwa. W szczególności niesie to ze sobą następujące konsekwencje⁴:

¹ Trwają negocjacje ze Zjednoczonym Królestwem zmierzające do zawarcia umowy o wystąpieniu.

² Ponadto, zgodnie z art. 50 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej, Rada Europejska, w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem, może jednomyślnie zdecydować, że Traktaty przestaną być stosowane z późniejszą datą.

³ Państwo trzecie to państwo niebędące członkiem UE.

⁴ Przypomina się zainteresowanym stronom, że służby Komisji opublikowały zawiadomienia dotyczące innych aspektów związanych z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa oraz konsekwencji dla transportu lotniczego i transportu morskiego, w tym kwestii bezpieczeństwa transportu, dostępu i praw

1. OCHRONA LOTNICTWA

Wspólne zasady i podstawowe normy dotyczące ochrony lotnictwa oraz procedury nadzoru nad wdrażaniem tych wspólnych zasad i norm ustanowiono w rozporządzeniu (WE) nr 300/2008⁵.

W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2015/1998⁶ ustanowiono szczególne środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony określonych w art. 4 rozporządzenia (UE) nr 300/2008 i w załączniku do tego rozporządzenia.

Począwszy od daty wystąpienia przepisy i normy UE dotyczące ochrony lotnictwa w odniesieniu do pasażerów, bagażu i ładunku przybywających z państwa trzeciego, w szczególności dotyczące transferu na kolejny lot w ramach przesiadki, będą miały zastosowanie do pasażerów, bagażu i ładunku przywożonych ze Zjednoczonego Królestwa. Oznacza to w szczególności następujące konsekwencje od daty wystąpienia:

- Przeszukanie statku powietrznego: Zgodnie z rozdziałem 3.1.1.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 statek powietrzny przylatujący do części krytycznej portu lotniczego ze Zjednoczonego Królestwa będzie poddawany przeszukaniu każdorazowo po opuszczeniu przez pasażerów strefy, która ma zostać przeszukana, lub po rozładowaniu luku bagażowego.

Wymóg ten nie będzie miał zastosowania, o ile w pewnym momencie Zjednoczone Królestwo zostanie włączone do wykazu w dodatku 3-B do załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998.

- Bagaż rejestrowany: Zgodnie z rozdziałem 5 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 bagaż rejestrowany w locie ze Zjednoczonego Królestwa będzie poddawany kontroli bezpieczeństwa w czasie transferu na kolejny lot w ramach przesiadki. Oznacza to, że przed załadowaniem bagażu rejestrowanego do statku powietrznego na kolejny lot musi on zostać poddany ponownej kontroli według normy UE.

Wymóg ten nie będzie miał zastosowania, o ile w pewnym momencie Zjednoczone Królestwo zostanie włączone do wykazu w dodatku 5-A do załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998.

- Pasażerowie i bagaż kabinowy: Zgodnie z rozdziałem 4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 pasażerowie lotu ze Zjednoczonego Królestwa będą poddawani kolejnej kontroli bezpieczeństwa w czasie transferu na kolejny lot w ramach przesiadki.

pasażerów. Wszystkie zawiadomienia są dostępne pod adresem: https://ec.europa.eu/info/brexit/brexit-preparedness_pl

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72.

⁶ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczególne środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1.

Wymóg ten nie będzie miał zastosowania, o ile w pewnym momencie Zjednoczone Królestwo zostanie włączone do wykazu w dodatku 4-B do załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998.

- Ładunek i poczta – Zatwierdzanie zarejestrowanych agentów i znanych nadawców w UE: Zgodnie z rozdziałami 6.3 i 6.4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 podmioty mające siedzibę w UE, zatwierdzone przez państwo członkowskie UE jako zarejestrowani agenci lub jako znani nadawcy, są uznawane we wszystkich państwach członkowskich UE.

Uznawanie we wszystkich państwach członkowskich zatwierdzeń wydanych przez właściwy organ Zjednoczonego Królestwa wygaśnie z datą wystąpienia. Zarejestrowani agenci i znani nadawcy zatwierdzeni przez właściwy organ Zjednoczonego Królestwa nie będą już częścią bezpiecznego łańcucha dostaw w UE.

- Ładunek i poczta oraz zaopatrzenie portu lotniczego i zaopatrzenie pokładowe – wyznaczanie unijnych podmiotów zatwierdzających ds. ochrony lotnictwa: Zgodnie z rozdziałem 11.6 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 (pkt 11.6.4.2) osoby fizyczne i prawne wyznaczone przez państwo członkowskie UE jako unijne podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa są uznawane we wszystkich państwach członkowskich UE.

Uznawanie we wszystkich państwach członkowskich wyznaczeń unijnych podmiotów zatwierdzających ds. ochrony lotnictwa dokonanych przez właściwy organ Zjednoczonego Królestwa wygaśnie z datą wystąpienia. Posiadacze takich wyznaczeń nie będą już uprawnieni do zatwierdzania unijnych środków ochrony lotnictwa zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2015/1998.

- Ładunek i poczta – wyznaczanie przewoźników lotniczych: Zgodnie z rozdziałem 6.8.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 każdy przewoźnik lotniczy przewożący ładunek i pocztę z portu lotniczego znajdującego się w Zjednoczonym Królestwie do UE – niezależnie od tego, czy siedziba takiego przewoźnika znajduje się w UE, w Zjednoczonym Królestwie czy w innym państwie trzecim – będzie musiał zostać wyznaczony przez właściwy organ państwa członkowskiego UE-27 jako „przewoźnik ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzący przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii Europejskiej” (ACC3) oraz będzie musiał zapewnić wdrożenie określonych środków ochrony. Wyznaczenie jako przewoźnika ACC3 odbywa się na podstawie procesu zwanego zatwierdzeniem unijnych środków ochrony lotnictwa, składającego się z oceny programu ochrony danego przewoźnika oraz wizji lokalnej operacji w zakresie ochrony, przeprowadzanej na miejscu (w porcie lotniczym odlotu lub w magazynie).

Wymóg ten nie będzie miał zastosowania, o ile w pewnym momencie Zjednoczone Królestwo zostanie włączone do wykazu w dodatku 6-Fi lub 6-Fii do załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998.

- Ładunek i poczta – Wyznaczanie podmiotów w ramach łańcucha dostaw przewoźnika lotniczego ACC3: Zgodnie z rozdziałami 6.8.4 i 6.8.5 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 podmioty należące do łańcucha dostaw przewoźnika lotniczego ACC3, o którym mowa powyżej,

będą musiały być wyznaczone przez właściwy organ państwa członkowskiego UE-27 jako „znani nadawcy z państwa trzeciego” (KC3) lub „zarejestrowani agenci z państwa trzeciego” (RA3). Wyznaczenie jako KC3 lub RA3 odbywa się na podstawie procesu zwanego zatwierdzeniem unijnych środków ochrony lotnictwa, składającego się z oceny programu ochrony danego przewoźnika oraz wizji lokalnej operacji w zakresie ochrony, przeprowadzanej na miejscu (w porcie lotniczym odlotu lub w magazynie).

Wymóg ten nie będzie miał zastosowania, o ile w pewnym momencie Zjednoczone Królestwo zostanie włączone do wykazu w dodatku 6-Fi lub 6-Fii do załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998.

- Ładunek i poczta – Uznawanie wyznaczenia jako ACC3, KC3 lub RA3: Zgodnie z rozdziałami 6.3.1.6, 6.4.1.6, 6.8.1.5 i 6.8.4.7 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 wyznaczenie jako ACC3, KC3 lub RA3 przez właściwy organ państwa członkowskiego UE jest uznawane we wszystkich państwach członkowskich UE.

Uznawanie we wszystkich państwach członkowskich wyznaczeń przez właściwy organ Zjednoczonego Królestwa wygaśnie z datą wystąpienia. W związku z tym wszyscy przewoźnicy i operatorzy ładunków w państwach trzecich, wyznaczeni przez organ Zjednoczonego Królestwa, będą musieli od dnia wystąpienia posiadać status ACC3, KC3 lub RA3 przyznany przez właściwy organ państwa członkowskiego UE-27.

- Zarejestrowani dostawcy: Zgodnie z rozdziałem 8.1.3 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 zarejestrowani dostawcy (niektórzy dostawcy portów lotniczych oraz dostawcy zaopatrzenia pokładowego) muszą być zatwierdzeni przez właściwy organ. Zgodnie z rozdziałem 8.1.3.5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 zatwierdzenie zarejestrowanego dostawcy przez państwo członkowskie UE jest uznawane we wszystkich państwach członkowskich UE.

Uznawanie we wszystkich państwach członkowskich zatwierdzeń wydanych przez właściwy organ Zjednoczonego Królestwa wygaśnie z datą wystąpienia. W związku z tym zarejestrowani dostawcy zatwierdzeni przez właściwy organ Zjednoczonego Królestwa będą musieli od dnia wystąpienia być zatwierdzeni przez właściwy organ państwa członkowskiego UE-27.

2. OCHRONA NA MORZU

Przepisy UE w zakresie ochrony na morzu ustanowiono w rozporządzeniu (WE) nr 725/2004 w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych⁷ oraz w dyrektywie 2005/65/WE w sprawie wzmocnienia ochrony portów⁸.

⁷ Rozporządzenie (WE) nr 725/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie wzmocnienia ochrony statków i obiektów portowych, Dz.U. L 129 z 29.4.2004, s. 6.

⁸ Dyrektywa 2005/65/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 października 2005 r. w sprawie wzmocnienia ochrony portów, Dz.U. L 310 z 25.11.2005, s. 28.

- Art. 6 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 zobowiązuje właściwy organ państwa członkowskiego ds. ochrony na morzu, aby ten wymagał od statków ogłaszających zamiar wejścia do portu dostarczenia pewnych informacji na temat ochrony. Zgodnie z art. 7 ust. 1 i 2 rozporządzenia (WE) nr 725/2004 w przypadku międzynarodowych regularnych usług prowadzonych między państwami członkowskimi państwa te mogą wnioskować do siebie nawzajem o zwolnienie tych usług z obowiązku przekazywania informacji dotyczących ochrony. Od dnia wystąpienia możliwość ta, określona w rozporządzeniu (WE) nr 725/2004, nie będzie miała zastosowania do Zjednoczonego Królestwa. Oznacza to, że począwszy od dnia wystąpienia wszystkie regularne usługi objęte zakresem art. 6 rozporządzenia (WE) nr 725/2004, takie jak połączenia promowe między Zjednoczonym Królestwem a państwami członkowskimi UE, będą podlegały obowiązkowi dostarczenia informacji na temat ochrony, określonych w tym artykule.
- Zgodnie z art. 16 ust. 2 dyrektywy 2005/65/WE członkowie personelu przeprowadzający inspekcje w zakresie ochrony lub mający dostęp do informacji poufnych (w tym członkowie personelu uznanych organizacji ochrony, o których mowa w art. 11 dyrektywy 2005/65/WE) muszą posiadać odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa wydane przez państwo członkowskie, którego obywatelstwo posiada dany członek personelu. Oznacza to, że członkowie personelu posiadający obywatelstwo Zjednoczonego Królestwa (i w związku z tym posiadający poświadczenie bezpieczeństwa wydane przez Zjednoczone Królestwo) nie mogą już przeprowadzać inspekcji w zakresie ochrony, o których mowa w tej dyrektywie. To samo dotyczy inspekcji na mocy rozporządzenia (WE) nr 725/2004 (w odniesieniu do zgodności z Międzynarodowym kodeksem dla ochrony statków i obiektów portowych (ISPS)) zgodnie z jego art. 12.

Ogólne informacje dotyczące zasad ochrony transportu w Unii znajdują się na stronach internetowych Komisji dotyczących ochrony lotnictwa (https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security_en) oraz ochrony na morzu (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/security_en). W razie potrzeby na stronach tych będą zamieszczane dodatkowe informacje.

Komisja Europejska
Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu