



Bruksela, 9 sierpnia 2021 r.
REV3 – zastępuje zawiadomienie (REV2)
z dnia 28 kwietnia 2020 r.¹

ZAWIADOMIENIE DLA ZAINTERESOWANYCH STRON

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

Dnia 1 lutego 2020 r. Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii Europejskiej i stało się „państwem trzecim”². Umowa o wystąpieniu³ określała okres przejściowy, który upłynął dnia 31 grudnia 2020 r. Umowa o wystąpieniu zawierała również postanowienia dotyczące wystąpienia, które zaczęły obowiązywać z końcem okresu przejściowego. W okresie przejściowym Unia Europejska i Zjednoczone Królestwo wynegocjowały umowę o handlu i współpracy, która została podpisana w dniu 30 grudnia 2020 r. i była stosowana tymczasowo od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia jej wejścia w życie w dniu 1 maja 2021 r.⁴

Na mocy umowy o handlu i współpracy powstały stosunki, które z punktu widzenia warunków dostępu do rynku znacznie różnią się od udziału Zjednoczonego Królestwa w rynku wewnętrznym⁵, w unii celnej UE oraz w obszarze podatku VAT i podatku akcyzowego.

Dlatego też wszystkim zainteresowanym stronom, a w szczególności podmiotom gospodarczym, przypomina się o sytuacji prawnej mającej zastosowanie po zakończeniu okresu przejściowego.

¹ REV 3 zawiera wyjaśnienie sytuacji, która ma miejsce po zawarciu umowy o handlu i współpracy między Unią a Zjednoczonym Królestwem, a także wyjaśnienie systemu ochrony ładunku lotniczego i poczty lotniczej dostarczanych transportem powierzchniowym do portu lotniczego UE w celu załadunku na pokład statku powietrznego.

² Państwo trzecie to państwo niebędące członkiem UE. Do celów unijnego systemu ochrony lotnictwa za część Unii uznaje się jednak Islandię, Norwegię, Liechtenstein i Szwajcarię.

³ Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej, Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7 („umowa o wystąpieniu”).

⁴ Dz.U. L 149 z 30.4.2021, s. 10.

⁵ W szczególności umowa o wolnym handlu nie przewiduje takich zasad rynku wewnętrznego (w obszarze towarów i usług), jak zasada wzajemnego uznawania, zasada kraju pochodzenia i harmonizacja. Umowa o wolnym handlu nie znosi również formalności celnych i kontroli celnych, w tym formalności dotyczących pochodzenia towarów i materiałów użytych do ich wytworzenia, ani zakazów i ograniczeń przywozowych i wywozowych.

Po zakończeniu okresu przejściowego przepisy UE w dziedzinie ochrony lotnictwa i ochrony na morzu nie mają już zastosowania w Zjednoczonym Królestwie. Umowa o handlu i współpracy nie wprowadziła żadnych zmian w tym zakresie. W szczególności niesie to ze sobą następujące konsekwencje:

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 300/2008⁶. W rozporządzeniu (UE) 2015/1998⁷ ustanowiono szczegółowe 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.

Rozporządzeniem (UE) 2019/413⁸ zmieniono rozporządzenie (UE) 2015/1998 odnośnie do państw trzecich, w których stosowane normy ochrony uznaje się za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa cywilnego. Zgodnie z tymi ramami prawnymi Zjednoczone Królestwo wymieniono jako państwo trzecie, które od zakończenia okresu przejściowego będzie uznawane przez UE za stosujące normy ochrony równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa cywilnego w zakresie ochrony statków powietrznych, pasażerów i ich bagażu kabinowego, bagażu rejestrowanego, ładunku i poczty, jak opisano poniżej.

1.1. Ochrona statków powietrznych, pasażerowie, bagaż kabinowy, bagaż rejestrowany

Rozporządzenie (WE) nr 300/2008 zawiera wymóg sprawdzenia statku powietrznego/przeszukania statku powietrznego⁹, kontroli bezpieczeństwa pasażerów transferowych i tranzytowych oraz ich bagażu kabinowego¹⁰, a także kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego¹¹, chyba że statek powietrzny przylatuje z państwa trzeciego znajdującego się w wykazie prowadzonym przez Komisję.

⁶ 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.

⁷ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1.

⁸ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/413 z dnia 14 marca 2019 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998 odnośnie do państw trzecich, w których stosowane normy ochrony uznaje się za równoważne ze wspólnymi podstawowymi normami ochrony lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 73 z 15.3.2019, s. 98.

⁹ Pkt 3.1 załącznika do rozporządzenia (WE) nr 300/2008, pkt 3.1.1 załącznika do decyzji wykonawczej Komisji C(2015) 8005.

¹⁰ Pkt 4.1 ust. 1, pkt 4.1 ust. 2 lit. b) i pkt 4.1 ust. 3 lit. d) załącznika do rozporządzenia (WE) nr 300/2008, pkt 4.0.2 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998.

¹¹ Pkt 5.1 ust. 1, pkt 5.1 ust. 2 lit. b) i pkt 5.1 ust. 3 lit. d) załącznika do rozporządzenia (WE) nr 300/2008, pkt 5.0.2 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998.

Zjednoczone Królestwo jest wymienione w dodatkach 3-B, 4-B i 5-A do załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998¹².

W związku z tym, od zakończenia okresu przejściowego, statki powietrzne odbywające loty rozpoczynające się w Zjednoczonym Królestwie, pasażerowie tych statków powietrznych oraz bagaż kabinowy i bagaż rejestrowany tych pasażerów mogą być zwolnione z dalszych przeszukań lub kontroli przy transferze w UE.

1.2. Ładunek i poczta, zaopatrzenie

Zjednoczone Królestwo jest wymienione w dodatku 6-Fi do załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998. Na podstawie wymienienia w tym dodatku ładunek lotniczy i poczta lotnicza, które zostały zabezpieczone zgodnie z bezpiecznym łańcuchem dostaw Zjednoczonego Królestwa, są uznawane przez Unię Europejską. Dotyczy to:

- a) ładunku i poczty przybywających drogą lotniczą podczas operacji tranzytu i transferu w portach lotniczych UE; oraz
- b) powierzchniowego przewozu zabezpieczonego ładunku lotniczego i zabezpieczonej poczty lotniczej dostarczanych do portu lotniczego UE w celu załadunku na pokład statku powietrznego, pod warunkiem że są one przewożone na podstawie tego samego lotniczego listu przewozowego¹³, zgodnie ze wzorem „Air Cargo Road Feeder Service” (usługa drogowego dowozu ładunku lotniczego); oraz
- c) zabezpieczonego ładunku i zabezpieczonej poczty dostarczanych przez zarejestrowanych agentów i znanych nadawców zatwierdzonych przez Zjednoczone Królestwo, pod warunkiem że odbierający przesyłkę zarejestrowany agent UE lub przewoźnik lotniczy w porcie lotniczym Unii są w stanie zweryfikować aktywny status podmiotu dostarczającego oraz że stosowane są wszystkie środki kontroli w zakresie ochrony określone w pkt 6.3.2 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1998.

1.2.1. Wyznaczenie przewoźników lotniczych jako ACC3 oraz wyznaczenie podmiotów i podmiotów zarządzających jako RA3 i KC3 w ramach łańcucha dostaw ACC3

Zgodnie z rozdziałem 6.8.1 załącznika do rozporządzenia (UE) 2015/1998 każdy przewoźnik lotniczy przewożący ładunek i pocztę z portu lotniczego znajdującego się w państwie trzecim do UE – niezależnie od tego, czy siedziba takiego przewoźnika znajduje się w

¹² Rozporządzenie (UE) 2019/413.

¹³ Zgodnie z zalecaną metodą postępowania nr 4.2 w załączniku 9 ICAO do konwencji chicagowskiej: „W przypadku ładunku przewożonego transportem lotniczym oraz lądowym na podstawie lotniczego listu przewozowego zaleca się zastosowanie, przez Umawiające się Państwa, tych samych przepisów i procedur, w taki sam sposób, w jaki stosuje się je w przypadku ładunku przewożonego wyłącznie drogą lotniczą”.

UE, w Zjednoczonym Królestwie czy w innym państwie trzecim – musi zostać wyznaczony przez właściwy organ państwa członkowskiego UE 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.

Nie jest to wymagane, jeśli dane państwo trzecie jest wymienione w dodatku 6-Fi lub 6-Fii do załącznika do rozporządzenia (UE) 2015/1998.

Zjednoczone Królestwo jest wymienione w dodatku 6-Fi do załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998¹⁴.

W związku z tym, po zakończeniu okresu przejściowego, w odniesieniu do przewozu ładunku lub poczty lotami rozpoczynającymi się w Zjednoczonym Królestwie nie będzie wymagane wyznaczenie jako ACC3, a operatorzy naziemni zasilający łańcuch dostaw przewoźników lotniczych przewożących ładunek i pocztę ze Zjednoczonego Królestwa do UE nie muszą być wyznaczeni jako „zarejestrowani agenci z państwa trzeciego” (RA3) ani „znani nadawcy z państwa trzeciego” (KC3), ani też nie podlegają unijnemu procesowi zatwierdzania pod względem unijnych środków ochrony lotnictwa.

1.2.2. 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.

Podmioty zatwierdzające ds. ochrony lotnictwa wyznaczone przez Zjednoczone Królestwo nie są już uznawane w UE od zakończenia okresu przejściowego.

Zatwierdzenia unijnych środków ochrony lotnictwa dokonane przed zakończeniem okresu przejściowego, w tym sprawozdania z zatwierdzania UE wydane przed tą datą, zachowują ważność do celów wyznaczenia przewoźników lotniczych, operatorów i podmiotów przez nie zatwierdzonych.

1.2.3. Zatwierdzanie zarejestrowanych agentów i znanych nadawców w UE

Zgodnie z rozdziałami 6.3 i 6.4 załącznika do rozporządzenia (UE) 2015/1998 podmioty mające siedzibę w UE, zatwierdzone przez państwo członkowskie UE jako zarejestrowani agenci lub jako znani

¹⁴ Rozporządzenie (UE) 2019/413.

nadawcy, są uznawane we wszystkich państwach członkowskich UE i są wymienione w unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw.

Zarejestrowani agenci i znani nadawcy zatwierdzeni przez właściwy organ Zjednoczonego Królestwa nie są już od zakończenia okresu przejściowego wymienieni w unijnej bazie danych bezpiecznego łańcucha dostaw.

1.2.4. Uznawanie przez Zjednoczone Królestwo wyznaczenia jako ACC3, KC3 lub RA3

Zgodnie z pkt 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.

Wyznaczenie jako ACC3, KC3 lub RA3 przez właściwy organ Zjednoczonego Królestwa nie będzie uznawane przez państwa członkowskie UE od zakończenia okresu przejściowego. W związku z tym wszyscy przewoźnicy i operatorzy ładunków w państwach trzecich, wyznaczeni przez organ Zjednoczonego Królestwa, będą musieli od zakończenia okresu przejściowego posiadać status ACC3, KC3 lub RA3 przyznany przez właściwy organ państwa członkowskiego UE.

Odpowiedzialne służby Komisji będą wspierać administracje państw członkowskich w procesie ponownego przydzielania odpowiedzialności za wyznaczanie przewoźników lotniczych, zarejestrowanych agentów z państw trzecich oraz znanych nadawców z państw trzecich, obecnie wyznaczanych przez Zjednoczone Królestwo, poprzez działania ułatwiające przenoszenie funkcji administracyjnych.

1.2.5. Zarejestrowani dostawcy

Zgodnie z rozdziałem 8.1.3 załącznika do rozporządzenia (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 (UE) 2015/1998 zatwierdzenie zarejestrowanego dostawcy przez państwo członkowskie UE jest uznawane we wszystkich państwach członkowskich UE.

Zatwierdzenia przez właściwy organ Zjednoczonego Królestwa nie będą już uznawane przez państwa członkowskie UE od zakończenia okresu przejściowego.

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 portowych¹⁵ oraz w dyrektywie 2005/65/WE w sprawie wzmocnienia ochrony portów¹⁶.

- 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 zakończenia okresu przejściowego możliwość ta, określona w rozporządzeniu (WE) nr 725/2004, nie ma już zastosowania do Zjednoczonego Królestwa. Oznacza to, że od zakończenia okresu przejściowego 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

¹⁵ 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.

¹⁶ 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.