



V Bruseli 16. 4. 2019
COM(2019) 183 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

**VÝROČNÁ SPRÁVA O VYKONÁVANÍ NARIADENIA (ES) Č. 300/2008 O
SPOLOČNÝCH PRAVIDLÁCH V OBLASTI BEZPEČNOSTNEJ OCHRANY
CIVILNÉHO LETECTVA V ROKU 2017**

Táto správa sa vzťahuje na obdobie od 1. januára do 31. decembra 2017.

ÚVOD

V roku 2017 sa opäť zaznamenali obavy z globálnej hrozby, ktorú predstavujú improvizované výbušné zariadenia (IED) dômyselne ukryté v neoprávnene zmanipulovaných elektronických zariadeniach. Vlády USA a Spojeného kráľovstva zakázali všetky osobné elektronické zariadenia väčšie ako mobilné telefóny na palubách lietadiel smerujúcich z letísk nachádzajúcich sa v niektorých krajinách Blízkeho východu a severnej Afriky. Dlhodobá úzka spolupráca medzi Európskou úniou a USA založená na uznávaní príslušných opatrení bezpečnostnej ochrany letectva umožnila riešiť obavy týkajúce sa bezpečnostnej ochrany presne zameranými opatreniami, ktoré si nevyžadovali rozšírenie zákazu takýchto zariadení na celý svet vrátane palúb lietadiel s odletom z Európy.

Komisia pokračovala vo svojom úsilí o posilnenie bezpečnostnej ochrany letectva na celom svete prostredníctvom dlhodobej spolupráce s ICAO a prostredníctvom projektu budovania kapacít CASE pre Afriku a Blízky východ.

Kybernetická bezpečnosť a ochrana verejných priestorov letísk zostali prioritou.

Tak ako v predchádzajúcich rokoch, Komisia naďalej objasňovala, harmonizovala a zjednodušovala právne predpisy v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva v súlade s cieľmi lepšej právnej regulácie EÚ.

Dokončili sa prípravné práce na novej dohode so Singapurom o jednorazovej bezpečnostnej kontrole v prospech tak cestujúcich, ako aj leteckého odvetvia, čím sa umožnilo jej formálne prijatie začiatkom roka 2018.

PRVÁ ČASŤ

INŠPEKCIE

1. VŠEOBECNE

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva je zamerané na predchádzanie činom protiprávneho zasahovania voči civilnému lietadlu v záujme ochrany osôb a tovaru.

Na úrovni Únie sa pri vykonávaní pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva vychádza z dvojvrstvového systému monitorovania dodržiavania predpisov, t. j. inšpekcie Komisie doplnené o posúdenie výročných správ členských štátov o vnútroštátnych činnostiach týkajúcich sa monitorovania (audity bezpečnostnej ochrany, inšpekcie a testy), ktoré vykonal každý členský štát.

V článku 15 nariadenia (ES) č. 300/2008 sa vyžaduje, aby Komisia vykonávala inšpekcie vrátane inšpekcií letísk, prevádzkovateľov a subjektov uplatňujúcich normy bezpečnostnej ochrany letectva s cieľom monitorovať uplatňovanie predmetného nariadenia členskými štátmi a aby v prípade potreby navrhla odporúčania na zlepšenie bezpečnostnej ochrany letectva. Do programu Únie je zahrnuté aj Švajčiarsko, kým Nórsko a Island kontroluje podľa paralelných ustanovení Dozorný úrad EZVO (ďalej aj „ESA“).

Na vykonávanie inšpekcií mala Komisia v roku 2017 tím siedmich inšpektorov bezpečnostnej ochrany letectva zamestnaných na plný pracovný úväzok. Na tejto inšpekčnej činnosti sa podieľa skupina približne 100 národných auditorov vymenovaných členskými štátmi, Islandom, Nórskom a Švajčiarskom, ktorí získali oprávnenie zúčastňovať sa na inšpekciách Komisie na základe školení, ktoré poskytla Komisia; od roku

2016¹ sa na tomto procese rovnako zúčastňujú inšpektori z Dozorného úradu EZVO (ESA) a Európskej konferencie civilného letectva (ECAC) ako plnohodnotní inšpektori. Významným počtom národných audítorov zúčastňujúcich sa na inšpekciách Komisie sa zabezpečuje systém partnerského preskúmania a umožňuje sa šírenie metodík a najlepších postupov medzi členskými štátmi. V prílohe 1 sa nachádza tabuľka so zhrnutím všetkých činností Komisie a ESA týkajúcich sa monitorovania dodržiavania predpisov, ktoré boli vykonané v roku 2017.

V nariadení Komisie (EÚ) č. 72/2010, v znení zmien, sa stanovujú postupy vykonávania inšpekcií Komisie v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva. Obsahuje okrem iného aj ustanovenia týkajúce sa kvalifikácie a právomocí inšpektorov Komisie a vykonávania následných inšpekcií.

Metodika na vykonávanie týchto inšpekcií bola vypracovaná v úzkej spolupráci s orgánmi bezpečnostnej ochrany letectva členských štátov a je založená na skúmaní účinného vykonávania opatrení bezpečnostnej ochrany. Oddelenie bezpečnostnej ochrany GR MOVE vypracováva a udržiava príručky pre inšpekcie letísk a nákladov s cieľom analyzovať požiadavky a postupy na vykonávanie inšpekcií harmonizovaným spôsobom. Tieto príručky obsahujú aj podrobné pokyny a usmernenia o všetkých opatreniach bezpečnostnej ochrany letectva, ktoré sa požadujú v právnych predpisoch EÚ. Okrem toho obsahujú aj údaje o všetkých organizačných a praktických aspektoch inšpekcií Komisie. Tieto príručky sú utajované skutočnosťou EÚ a sú k dispozícii len pre inšpektorov Komisie a príslušný orgán v každom členskom štáte.

Komisia vykonáva inšpekcie orgánov bezpečnostnej ochrany letectva členských štátov (ďalej len „príslušné orgány“) a inšpekcie obmedzeného počtu letísk, prevádzkovateľov a subjektov uplatňujúcich normy bezpečnostnej ochrany letectva. Inšpekcie príslušných orgánov sú zamerané na overovanie, či členské štáty disponujú potrebnými nástrojmi – vrátane národného programu kontroly kvality, potrebných právomocí a príslušných zdrojov – na to, aby mohli primerane vykonávať právne predpisy Európskej únie v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva. Cieľom inšpekcií na letiskách je overiť, či príslušný orgán primerane monitoruje účinné vykonávanie opatrení bezpečnostnej ochrany letectva a či dokáže veľmi rýchlo odhaliť a odstrániť prípadné nedostatky. V oboch prípadoch sa musí v stanovenom termíne odstrániť akýkoľvek nedostatok, ktorý zistili inšpektori Komisie; správy o inšpekcií sa vymieňajú medzi všetkými členskými štátmi.

Zatiaľ čo väčšina inšpekcií bola vykonaná v súlade s ich pôvodne stanoveným plánom, z nálezite opodstatnených dôvodov došlo k zmene harmonogramu štyroch inšpekcií.

Komisia v marci zorganizovala pracovnú skupinu pre inšpekcie s vedúcimi oddelení kontroly kvality bezpečnostnej ochrany civilného letectva v členských štátoch s cieľom poskytnúť členským štátom spätnú väzbu z inšpekcií, presadzovať transparentnosť a harmonizovať metodiky monitorovania dodržiavania predpisov.

1.1. Viacročné monitorovanie dodržiavania predpisov zo strany Komisie

Aby mala Komisia primeranú istotu o úrovni dodržiavania predpisov členskými štátmi, používa sa prístup viacročného monitorovania. Dôkazy týkajúce sa uplatňovania nariadenia (ES) č. 300/2008 a jeho vykonávacích právnych predpisov každým členským štátom sa teda získavajú v cykle dvoch rokov, a to buď prostredníctvom inšpekcie jeho príslušného orgánu alebo inšpekcie aspoň jedného z jeho letísk. Okrem toho sa dôkaz o uplatňovaní spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva získava v cykle piatich rokov na základe nepredvídateľného výberu minimálne 15 % zo všetkých letísk EÚ, na ktoré sa nariadenie (EÚ) č. 300/2008 vzťahuje, vrátane najväčšieho letiska z hľadiska počtu cestujúcich v každom členskom štáte.

¹ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/472 z 31. marca 2016, Ú. v. EÚ L 85, s. 28.

V súlade s požiadavkami rámcového nariadenia nesú členské štáty hlavnú zodpovednosť za monitorovanie súladu s uplatňovaním spoločných základných noriem na letiskách, u leteckých dopravcov a subjektov zodpovedných za bezpečnostnú ochranu. Inšpekcie, ktoré vykonáva Komisia na vybraných letiskách, predstavujú silný ukazovateľ celkovej úrovne dodržiavania predpisov v každom členskom štáte.

Periodicita a rozsah inšpekcií Komisie sú stanovené v stratégii GR MOVE týkajúcej sa monitorovania uplatňovania noriem bezpečnostnej ochrany letectva EÚ. V stratégii sa zohľadňuje objem letectva každého členského štátu, reprezentatívna vzorka typu prevádzky letísk, úroveň vykonávania nariadení v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, výsledky predchádzajúcich inšpekcií Komisie, posúdenia národných výročných správ o kontrole kvality, bezpečnostné incidenty (činy protiprávneho zasahovania), úroveň hrozieb a ďalšie faktory a posúdenia, ktoré ovplyvňujú periodicitu monitorovania.

Od roku 2010 je miera dodržiavania predpisov² zistená počas inšpekcií Komisie približne 80 % (2010: 80 %, 2011: 80 %, 2012: 83 %, 2013: 80 %; 2014: 81 %, 2015: 80 %, 2016: 79 %, 2017: 81 %); avšak pomerne stabilné číslo neznamena, že členské štáty nezvýšili svoje úsilie; práve naopak, úsilie členských štátov v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva sa výrazne zvýšilo, pretože v priebehu rokov sa zvýšili aj požiadavky, najmä v takých oblastiach, ako je bezpečnostná ochrana nákladu, detekčná kontrola tekutín a gélov alebo používanie stopovej detekcie výbušnín.

2. INŠPEKCIE PRÍSLUŠNÝCH VNÚTROŠTÁTNYCH ORGÁNOV

Komisia v roku 2017 pokračovala piatym cyklom inšpekcií príslušných orgánov. Celkovo sa počas daného roka vykonalo deväť inšpekcií príslušných orgánov. V prípade väčšiny členských štátov ukázali tieto inšpekcie v porovnaní s tými predchádzajúcimi podstatné zlepšenia.

Nedostatky, ktoré sa v roku 2017 vyskytovali najčastejšie, sa týkali nedostatkov vo vykonávaní národných programov kontroly kvality. Ťažkosti sa zistili pri zabezpečovaní toho, aby letiská, leteckí dopravcovia a regulované subjekty so zodpovednosťami v oblasti bezpečnostnej ochrany aktualizovali a udržiavali programy bezpečnostnej ochrany v súlade s vykonávacími nariadeniami a rozhodnutiami Komisie. Okrem toho niektoré členské štáty nemonitorovali s očakávanou pravidelnosťou zahraničných leteckých dopravcov a plne neuplatňovali niektoré metodiky monitorovania dodržiavania predpisov, ktoré sa požadujú podľa nariadenia. Bol to výsledok obmedzených zdrojov a zvýšeného počtu dotknutých subjektov. Napriek tomu väčšina kontrolovaných členských štátov zosúladiť národné programy bezpečnostnej ochrany letectva s právnymi predpismi EÚ, väčšinou vykonala požiadavky týkajúce sa odbornej prípravy v oblasti bezpečnostnej ochrany, splnila minimálnu periodicitu pre inšpekciu opatrení bezpečnostnej ochrany na letiskách a zabezpečila, aby boli zistené nedostatky odstránené v stanovených termínoch.

² Aby sa postupom času zabezpečila porovnateľnosť a umožnilo sa hodnotenie úrovni dodržiavania predpisov, Komisia používa metódu výpočtu ukazovateľa dodržiavania predpisov vtedy, keď sú do výpočtu zahrnuté iba hlavné požiadavky na bezpečnostnú ochranu, ktoré sú predmetom inšpekcie najčastejšie. Ide o požiadavky týkajúce sa bezpečnostnej ochrany letísk, bezpečnostnej ochrany lietadla, bezpečnostnej ochrany cestujúcich a príručnej batožiny a bezpečnostnej ochrany podanej batožiny. Opatrenia bezpečnostnej ochrany sú zoskupené do súborov priamo súvisiacich požiadaviek na bezpečnostnú ochranu a sú posudzované ako celok. Pevný váhový koeficient vyjadrujúci úroveň vykonávania na klaster sa potom uplatňuje takto:

- súbor priamo súvisiacich požiadaviek klasifikovaných ako „plne v súlade“ má hodnotu 100 %,
- súbor priamo súvisiacich požiadaviek klasifikovaných ako „v súlade, vyžaduje sa však zlepšenie“ má hodnotu 75 %,
- súbor priamo súvisiacich požiadaviek klasifikovaných ako „nevyhovujúce“ má hodnotu 50 %,
- súbor priamo súvisiacich požiadaviek klasifikovaných ako „nevyhovujúce so závažnými nedostatkami“ má hodnotu 25 %.

Ukazovateľ celkového dodržiavania predpisov za daný rok je teda súčtom váhových koeficientov rozdelených podľa počtu klasifikovaných súborov priamo súvisiacich požiadaviek.

3. ÚVODNÉ INŠPEKCIE NA LETISKÁCH

V roku 2017 sa vykonalo 18 úvodných inšpekcií letísk. Pokryté boli všetky kapitoly v súlade s príslušnými oblasťami bezpečnostnej ochrany na každom letisku. Celkový podiel kľúčových opatrení, ktoré boli v roku 2017 v súlade s predpismi, bol 81 %, čo je približne rovnako ako v predchádzajúcich rokoch.³

Po ôsmom roku vykonávania nariadenia (ES) č. 300/2008 sa vo výsledkoch inšpekcií odráža úsilie vynaložené zo strany príslušných orgánov a odvetvia. Väčšina požiadaviek na bezpečnostnú ochranu, ktoré vyplývajú z tohto ambiciózneho právneho predpisu, bola vykonaná správne; úroveň dodržania predpisov v najdôležitejších oblastiach bezpečnostnej ochrany letectva zostala nezmenená na úrovni približne 80 %. Pri účinnosti vykonávania niektorých opatrení však stále existuje priestor na zlepšenie.

Väčšina zistených nedostatkov naďalej pramenila z problémov spôsobených ľudským faktorom. Tieto problémy sa vyskytli najmä pri praktickom vykonávaní určitých oblastí, v ktorých sú právne požiadavky nové alebo sa nedávno výrazne zmenili. Konkrétne, niektoré ustanovenia týkajúce sa kontroly vstupu, detekčnej kontroly zamestnancov a detekčnej kontroly príručnej batožiny si budú vyžadovať pokračujúce úsilie zo strany príslušných orgánov, zainteresovaných strán z odvetvia a Komisie. Bezpečnostné prehliadky lietadla boli ďalšou oblasťou, v ktorej je naďalej potrebné vyvíjať úsilie. Tieto otázky by sa mali riešiť zintenzívnením činností vnútroštátnej kontroly kvality v príslušných oblastiach.

V roku 2017 sa opätovne ukázala vysoká úroveň dodržiavania predpisov v súvislosti s detekčnou kontrolou podanej batožiny, palubných zásob, odbornou prípravou a so zariadeniami bezpečnostnej ochrany po pomerne dobrých výsledkoch v roku 2015 a 2016, a to v dôsledku ďalšieho zvýšenia informovanosti a praktických skúseností s revidovanými vykonávacími právnymi predpismi, ktoré zlepšili zrozumiteľnosť a konzistentnosť opatrení.

4. NÁSLEDNÉ INŠPEKCIE

V súlade s článkom 13 nariadenia Komisie (EÚ) č. 72/2010, v znení zmien, Komisia pravidelne vykonáva obmedzený počet následných inšpekcií. Takáto inšpekcia sa uskutoční v prípade, že sa počas úvodnej inšpekcie zistili viaceré závažné nedostatky, ale aj na základe náhodného výberu s cieľom overiť, či majú príslušné orgány právomoci potrebné na to, aby požadovali odstránenie akéhokoľvek zisteného nedostatku v stanovených lehotách. Počas roku 2017 sa vykonali štyri takéto činnosti, ktoré potvrdili odstránenie väčšiny zistených nedostatkov.

5. POSÚDENIA VÝROČNÝCH SPRÁV ČLENSKÝCH ŠTÁTOV O KONTROLE KVALITY

V nariadení Komisie (EÚ) č. 18/2010 z 8. januára 2010, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, pokiaľ ide o špecifikácie národných programov kontroly kvality v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva, sa v bode 18 vyžaduje, aby členské štáty každoročne predkladali Komisii správu o opatreniach prijatých na plnenie svojich povinností podľa tohto nariadenia a o situácii bezpečnostnej ochrany letectva na letiskách nachádzajúcich sa na ich území. Obsah správy musí byť v súlade s dodatkom III a správa musí byť vypracovaná podľa vzoru, ktorý predložila Komisia.

Posudzovanie týchto správ, okrem pravidelných inšpekcií Komisie, predstavuje nástroj na to, aby Komisia pozorne sledovala vykonávanie rozsiahlych vnútroštátnych opatrení na kontrolu kvality, ktoré umožňujú rýchlu detekciu a odstránenie nedostatkov v každom členskom štáte.

Posudzovanie zahŕňa analýzu pravidelného monitorovania letísk, leteckých dopravcov a iných subjektov so zodpovednosťami v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, úrovni monitorovania osobodní strávených v teréne, pôsobnosti a periodicity vhodnej kombinácie činností týkajúcich sa monitorovania dodržiavania

³ Pozri kapitolu 1.1.

predpisov, vnútroštátnych úrovní dodržiavania predpisov, následných činností a využívania právomocí v oblasti presadzovania predpisov.

Vo výsledkoch posúdenia výročných správ z roku 2017 sa zaznamenali výrazné zlepšenia v porovnaní s rokom 2016 v oblastiach pravidelného monitorovania, úrovni monitorovania osobodní strávených v teréne a minimálnej periodicity. Oblasti, ako napríklad rozsah činností týkajúcich sa monitorovania a opatrenia na presadzovanie, ktoré sa používajú, aby sa zabezpečilo odstránenie zistených nedostatkov a zabránilo sa ich opakovanému výskytu, sa zdajú plne vykonané, keďže zlepšenia overené v predchádzajúcich rokoch sa zachovali vo väčšine členských štátov. Zo správ však vyplynulo, že členské štáty majú stále ťažkosti s vykonávaním testovania niektorých oblastí bezpečnostnej ochrany, ktoré sa požadujú podľa nariadenia.

Komisia zaslala formálne individuálne komplexné hodnotenie každému členskému štátu, v ktorom zdôraznila nedostatky alebo slabé stránky a požiadala o primerané nápravné opatrenia, ktoré má členský štát predložiť. Komisia bude pozorne sledovať vykonávanie týchto akčných plánov a ak členský štát potvrdí existenciu zdôraznených nedostatkov alebo slabých stránok a nenavrhne primerané nápravné opatrenia, prijme formálne opatrenia.

6. POSUDZOVANIA LETÍSK V TRETÍCH KRAJINÁCH

V priebehu roka bolo v rámci pracovnej dohody s Úradom pre bezpečnosť dopravy USA, uzavretej podľa Dohody o leteckej doprave medzi EÚ a USA⁴, vykonané posúdenie jedného amerického letiska (medzinárodného letiska Charlotte-Douglas). Takéto posudzovania sa pravidelne uskutočňujú v rámci jednorazovej bezpečnostnej kontroly a v tomto posúdení sa potvrdilo, že vykonávanie opatrení bezpečnostnej ochrany v USA je naďalej na rovnakej úrovni ako vykonávanie právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva.

V súlade so zásadami v stratégii v oblasti letectva pre Európu z roku 2015 Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu (GR MOVE) spolu so singapurským ministerstvom dopravy intenzívne pracovali na zavedení jednorazovej bezpečnostnej kontroly medzi EÚ a Singapurom. V súvislosti so stanovením toho, či opatrenia bezpečnostnej ochrany letectva v Singapurskej republike sú rovnocenné opatreniam vyžadovaným podľa právnych predpisov EÚ inšpekčný tím EÚ v októbri 2017 vykonal hodnotiacu návštevu na singapurskom letisku Changi. Formálne prijatie jednorazovej bezpečnostnej kontroly bolo naplánované na začiatok roka 2018.

7. OTVORENÉ SPISY, PRÍPADY PODEA ČLÁNKU 15 A SÚDNE KONANIA

Inšpekčné spisy sa neuzavrú, kým sa Komisia neuistí, že boli vykonané primerané nápravné opatrenia. Trvanie spisu preto závisí od dobrej spolupráce dotknutého členského štátu. Uzatvoriť bolo možné 32 inšpekčných súborov (20 súborov týkajúcich sa inšpekcií letísk a 12 súborov týkajúcich sa inšpekcií príslušných orgánov). Na konci roka zostalo otvorených celkovo 10 inšpekčných spisov týkajúcich sa príslušných orgánov a 17 inšpekčných spisov týkajúcich sa letísk.

Ak sa zistené nedostatky pri vykonávaní opatrení bezpečnostnej ochrany na letisku považujú za také závažné, že majú významný vplyv na celkovú úroveň bezpečnostnej ochrany civilného letectva v Únii, Komisia uplatní článok 15 nariadenia Komisie (EÚ) č. 72/2010. To znamená, že všetky ostatné príslušné orgány sú upozornené na túto situáciu a v súvislosti s letmi z predmetného letiska bude potrebné zvážiť kompenzačné opatrenia. V roku 2017 nebolo ani raz potrebné uplatniť článok 15.

Bez ohľadu na to, či sa uplatňuje článok 15 alebo nie, ďalším opatrením, ktoré má Komisia k dispozícii najmä v prípade dlhotrvajúceho neodstránenia alebo opätovného výskytu nedostatkov, je otvorenie konania

⁴ Ú. v. EÚ L 134, 25.5.2007, s. 4.

o porušení povinnosti. V roku 2017 sa začalo konanie o porušení povinnosti proti dvom členským štátom pre podozrenia z toho, že nedostatočne vykonávali národný program kontroly kvality a že oficiálne neprijali revidované verzie národných programov bezpečnostnej ochrany a národných programov kontroly kvality.

DRUHÁ ČASŤ

PRÁVNE PREDPISY A DOPLNKOVÉ NÁSTROJE

1. PRÁVNE PREDPISY

Civilné letectvo je aj naďalej atraktívnym cieľom teroristických skupín a na odvrátenie tejto hrozby je potrebné zabezpečiť vykonávanie primeraných ochranných opatrení zodpovedajúcich riziku. Komisia a členské štáty preto neustále upravujú opatrenia na zmiernenie týchto hrozieb s cieľom dosiahnuť najvyššiu úroveň bezpečnostnej ochrany a zároveň minimalizovať nepriaznivé účinky na prevádzku.

V máji 2017 Komisia prijala nariadenie (EÚ) 2017/815 z 12. mája 2017, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/1998, pokiaľ ide o objasnenie, harmonizáciu a zjednodušenie určitých špecifických opatrení bezpečnostnej ochrany letectva. Neverejné ustanovenia o bezpečnostnej ochrane, ktoré je potrebné poznať, sa zaviedli prijatím vykonávacieho rozhodnutia Komisie C(2017) 3030 z 15. mája 2017, ktorým sa mení rozhodnutie C(2015) 8005, pokiaľ ide o objasnenie, harmonizáciu a zjednodušenie určitých špecifických opatrení bezpečnostnej ochrany letectva.

Komisia takisto prijala vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/837 zo 17. mája 2017, ktorým sa opravuje poľské a švédské jazykové znenie vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2015/1998, ktorým sa ustanovujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva.

2. DATABÁZA ÚNIE O BEZPEČNOSTI DODÁVATEĽSKÉHO REŤAZCA (DATABÁZA UDSCS)

Databáza oprávnených zástupcov a známych odosielateľov⁵ je jediným primárnym právnym nástrojom, do ktorého môžu oprávnení zástupcovia nahliadnuť pri akceptovaní zásielok od iného oprávneného zástupcu alebo známeho odosielateľa od 1. júna 2010. Od 1. februára 2012 sa rozšírila o zoznam leteckých dopravcov s povolením na prepravu nákladu a pošty do EÚ z letísk v tretích krajinách (ACC3). V roku 2013 sa táto databáza prostredníctvom právnych predpisov rozšírila tak, aby zahŕňala aj zoznam overovateľov bezpečnostnej ochrany letectva EÚ schválených členskými štátmi. Takisto sa premenovala na „databázu Únie o bezpečnosti dodávateľského reťazca“⁶ s cieľom lepšie zohľadniť rozšírenie rozsahu jej využívania. V databáze bolo na konci roka 2017 evidovaných 14 000 oprávnených zástupcov, známych odosielateľov, nezávislých overovateľov, leteckých spoločností s označením ACC3, regulovaných dodávateľov a oprávnených zástupcov a známych odosielateľov z tretích krajín. V priebehu celého roka 2017 bola aj dosiahnutá cieľová miera dostupnosti databázy 99,5 %.

⁵ Komisia vytvorila túto databázu, ktorej používanie je povinné pre subjekty v dodávateľskom reťazci, na základe nariadenia (EÚ) č. 185/2010 a rozhodnutia K(2010) 774.

⁶ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1116/2013 zo 6. novembra 2013, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 185/2010, Ú. v. EÚ L 299, 9.11.2013, s. 1.

TRETIA ČASŤ

SKÚŠKY, ŠTÚDIE A NOVÉ INICIATÍVY

1. SKÚŠKY

„Skúška“ v zmysle právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva sa vykonáva, keď sa členský štát dohodne s Komisiou, že bude určitý čas používať osobitné prostriedky alebo metódu, ktoré nie sú uznané v právnych predpisoch, a dočasne nimi nahradí jednu z uznaných kontrol bezpečnostnej ochrany pod podmienkou, že takéto skúšky neohrozia celkové úrovne bezpečnostnej ochrany. V právnom zmysle sa tento pojem neuplatňuje na prípady, keď členský štát alebo subjekt vykonáva hodnotenie novej kontroly bezpečnostnej ochrany zavedenej ako doplnok k jednej alebo viacerým kontrolám, na ktoré sa už vzťahujú právne predpisy.

V priebehu roka 2017 sa ukončili dve skúšky vykonané v Holandsku a vo Francúzsku. Týkali sa používania novej generácie zariadení na detekčnú kontrolu príručnej batožiny, ktoré si nevyžadujú vytiahnutie laptopov pred detekčnou kontrolou a používanie zariadenia na analýzu obuvi, ktorým sa zisťuje prítomnosť kovových aj výbušných materiálov v kombinácii s prechodom cez rámový detektor kovov a bezpečnostnými skenermi. Obe skúšky priniesli pozitívne výsledky, pričom sa zväži začlenenie skúšky týkajúcej sa zariadenia na analýzu obuvi do právnych predpisov v roku 2018. V priebehu roka 2017 sa nevykonali ani sa neiniciovali žiadne iné skúšky.

2. ŠTÚDIE A SPRÁVY

V októbri 2017 Komisia dostala štúdiu⁷ o ochrane verejných častí letísk v EÚ. V štúdiu sa analyzovali opatrenia prijaté na 11 európskych letiskách na ochranu verejných priestorov, posúdila sa ich účinnosť a vypracovali sa odporúčania, najmä pokiaľ ide o usmernenia, posudzovanie rizík a výmenu informácií.

Koncom roka 2017 si GR MOVE nechalo vypracovať štúdiu o ekonomických (a iných) prínosoch jednorazovej bezpečnostnej kontroly (One Stop Security, ďalej aj „OSS“) s cieľom analyzovať ekonomické a iné prínosy v rámci rozsahu pôsobnosti existujúcich dohôd o OSS medzi EÚ a Spojenými štátmi americkými, EÚ a Kanadou a EÚ a Čiernou Horou. Ak sa štúdiou potvrdí význam ekonomických (a/alebo iných) prínosov spojených s OSS, mohlo by to byť ďalším stimulom pre pokračovanie v úsilí o globálnu udržateľnosť bezpečnostnej ochrany letectva a nadviazanie rozhovorov o OSS s našimi hlavnými partnermi. Štúdia sa ukončí v septembri 2018.

3. NOVÉ INICIATÍVY

Ďalší pokrok sa dosiahol, pokiaľ ide o plán rozvoja technológií v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva. Tento plán predstavuje rôzne činnosti, ktoré zahŕňajú všetky aspekty technológií a metód bezpečnostnej ochrany, a slúži ako referenčný dokument pre všetky európske zainteresované strany zapojené do výskumu v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva.

Pokiaľ ide o náklad, Komisia naďalej úzko spolupracovala s členskými štátmi s cieľom pripraviť vykonávanie režimu na analýzu predbežných informácií o náklade (PLACI). V tejto súvislosti pokračovala spolupráca s colnými orgánmi, pokiaľ ide o prebiehajúci medzinárodný projekt realizovaný v rámci spoločnej pracovnej skupiny ICAO/WCO pre predbežné informácie o náklade, v ktorom Komisia zohráva aktívnu úlohu s účasťou GR MOVE a GR TAXUD. Spolu so štátmi a zainteresovanými stranami sa Komisia v rámci tohto projektu zameriava na dosiahnutie prijatia a realizácie spoločne dohodnutých zásad, možných

⁷ Štúdiu vypracovala konzultačná spoločnosť o&i.

noriami a odporúčaných postupov, pokiaľ sa štát alebo región rozhodne uplatňovať takýto prístup v rámci jedného alebo všetkých obchodných modelov v oblasti leteckého nákladu a pošty.

ŠTVRTÁ ČASŤ

DIALÓG S MEDZINÁRODNÝMI ORGÁNMI A TRETÍMI KRAJINAMI

1. VŠEOBECNE

Komisia spolupracuje s medzinárodnými orgánmi a kľúčovými obchodnými partnermi a účasťou na súvisiacich medzinárodných zasadnutiach, ako je každoročné zasadnutie fóra ICAO o bezpečnostnej ochrane letectva, je zabezpečená možnosť koordinácie pozícií EÚ. S niektorými tretími stranami, ako sú napríklad USA, Kanada, Austrália, Singapur atď., sa vedie dvojstranný dialóg, ktorý Komisii umožňuje vybudovať dobrú znalostnú základňu a vysokú úroveň dôvery s krajinami, ktoré podobne pristupujú k bezpečnostnej ochrane letectva.

2. MEDZINÁRODNÉ ORGÁNY

Komisia sa zúčastnila na každoročnom zasadnutí fóra ICAO o bezpečnostnej ochrane letectva (AVSECP/28), ktoré sa konalo v Montreale od 29. mája do 2. júna 2017. Na tomto zasadnutí sa predstavil a schválil na predloženie Rade ICAO globálny plán bezpečnostnej ochrany letectva (GASeP), ktorý je míľnikom v rámci politik AVSEC.

V nadväznosti na rezolúciu zhromaždenia ICAO č. A39-19 o kybernetickej bezpečnosti z roku 2016 sa Komisia zúčastnila na samite a výstave ICAO o kybernetickej bezpečnosti, ktoré boli spoločným podujatím o bezpečnosti a bezpečnostnej ochrane s témou „Making sense of cyber“ („Ako chápať virtuálnosť“, Dubaj, SAE, apríl 2017). GR MOVE predstavilo celostný prístup EÚ k budovaniu kybernetickej stratégie s multidisciplinárnym prístupom s cieľom reagovať na kybernetickú hrozbu v letectve a bojovať proti nej. ICAO bola vyzvaná, aby zintenzívnila svoje úsilie a riešila kybernetickú bezpečnosť v letectve na globálnej úrovni.

3. TRETIE KRAJINY

Spojené štáty 21. marca 2017 prostredníctvom tzv. núdzovej zmeny/bezpečnostnej smernice (Emergency Amendment/Security Directive – EA/SD) posilnili bezpečnostnú ochranu letectva a leteckým dopravcom prevádzkujúcim lety z určitých krajín do Spojených štátov zakázali prevážať v príručnej batožine elektronické zariadenia väčšie než mobilný telefón/smartfón. Spojené kráľovstvo zaviedlo podobné pravidlá pre lety z obmedzeného počtu krajín smerujúce na jeho územie.

Členské štáty a relevantné útvary Európskej komisie a Európskej služby pre vonkajšiu činnosť (vrátane Spravodajského a situačného centra EÚ) na stretnutí 29. marca 2017 vzhľadom na obmedzenia, ktoré zaviedli orgány Spojeného kráľovstva a Spojených štátov, prediskutovali stav rizika. Komisia priamo kontaktovala orgány Spojených štátov, potom nasledovalo niekoľko technických stretnutí s cieľom prediskutovať ohrozenie, mieru zraniteľnosti a riziká. Strany sa zhodli na potrebe spolupráce pri posilňovaní bezpečnostnej ochrany letectva a spoločného strednodobého/dlhodobého riešenia ohrozenia.

EÚ má prísny bezpečnostný režim, čo znamená, že jej opatrenia už zodpovedajú celému radu výsledných opatrení EA/SD, a teda núdzová zmena Spojených štátov ovplyvnila EÚ v menšej miere. EÚ a Spojené štáty

v tejto záležitosti vedú vzájomné konzultácie a spolupracujú a celá otázka prenosných elektronických zariadení sa ukázala ako vhodná príležitosť ďalej posilniť dialóg a záväzok oboch strán k spolupráci.

Na úrovni ICAO sa zriadila osobitná skupina, ktorej úlohou je zaoberať sa prenosnými elektronickými zariadeniami na palube lietadla a ktorej sa dostala silná podpora členských štátov a Komisie. Pracovná skupina zasadla v júli v Paríži a zostavila viaceré odporúčania, ako zmierniť hrozbu ukrytých výbušnín bez toho, aby bolo nutné zakázať predmety ako prenosné elektronické zariadenia. Ďalej ICAO ustanovila Multidisciplinárnu skupinu pre bezpečnosť nákladu, ktorej úlohou je zaoberať sa kombinovanými aspektmi bezpečnosti, ochrany a uľahčenia tejto otázky.

Komisia sa podobne ako v minulých rokoch aktívne zapájala so Spojenými štátmi, pokiaľ ide o otázky bezpečnostnej ochrany letectva, do mnohých fór, najmä v rámci skupiny EÚ-USA pre spoluprácu v oblasti bezpečnostnej ochrany dopravy (TSCG). TSCG sa zameriava na podporu spolupráce v mnohých oblastiach spoločného záujmu a zabezpečuje ďalšie fungovanie opatrení jednorazovej bezpečnostnej kontroly a vzájomného uznávania príslušných systémov EÚ a USA v oblasti bezpečnostnej ochrany leteckého nákladu a pošty. Obe iniciatívy šetria prevádzkovateľom leteckej dopravy čas, náklady a znižujú zložitosť prevádzky.

Pokiaľ ide o budovanie kapacít, projekt CASE⁸ sa prispôbil tak, aby ponúkal nové činnosti s cieľom lepšie naplňovať potreby partnerských štátov a priniesť lepšie riešenia vzhľadom na vývoj situácie ohrozenia. Ďalej sa na subregionálnej úrovni začal celý rad vnútroštátnych činností v oblasti odbornej prípravy. Hlavné otázky sa týkali používania zariadenia bezpečnostnej ochrany, odbornej prípravy vnútroštátnych audítorov a seminárov o posudzovaní zraniteľnosti.

Pri príležitosti dialógu o doprave so Singapurom (jún 2017) bola podpísaná administratívna dohoda, ktorou sa vyjadruje pretrvávajúci záväzok zrealizovať OSS medzi EÚ a Singapurom. Po dôkladnom procese pozostávajúcom zo simulačného cvičenia, ktorým sa analyzovali právne predpisy Singapuru v oblasti bezpečnostnej ochrany, a pozitívnej hodnotiacej návštevy na singapurskom letisku Changi (október 2017), bol pripravený predbežný legislatívny návrh, ktorý bol prekonzultovaný s členskými štátmi v Regulačnom výbore pre bezpečnostnú ochranu letectva a predložený kolégiu komisárov (december 2017)⁹.

⁸ V roku 2016 sa spustil projekt bezpečnostnej ochrany civilného letectva v Afrike a na Arabskom polostrove financovaný zo zdrojov EÚ, ktorý vykonáva ECAC a ktorý má prebiehať počas štyroch rokov. Jeho účelom je podporovať úsilie partnerských štátov v Afrike a na Arabskom polostrove pri zmierňovaní ohrozenia civilného letectva a zlepšovaní úrovne dodržiavania medzinárodných požiadaviek, pričom osobitný dôraz sa kladie na opatrenia kontroly kvality.

⁹ Konečným prijatým aktom je Ú. v. EÚ L 10/5, 13.1.2018; vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/55 z 9. januára 2018, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2015/1998, pokiaľ ide o doplnenie Singapurskej republiky medzi tretie krajiny, ktoré sa uznávajú ako uplatňujúce bezpečnostné normy rovnocenné so spoločnými základnými normami bezpečnostnej ochrany civilného letectva (Text s významom pre EHP).