



V Bruselu dne 16.4.2019
COM(2019) 183 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

**VÝROČNÍ ZPRÁVA O PROVÁDĚNÍ NAŘÍZENÍ (ES) Č. 300/2008 O SPOLEČNÝCH
PRAVIDLECH V OBLASTI OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED
PROTIPRÁVNÍMI ČINY ZA ROK 2017**

Tato zpráva se týká období od 1. ledna do 31. prosince 2017

ÚVOD

V roce 2017 vzrostly obavy ohledně globální hrozby, kterou představují improvizovaná výbušná zařízení (IED) dovedně skrytá ve zmanipulovaných elektronických zařízeních. Vlády USA a Spojeného království zakázaly veškerá osobní elektronická zařízení větší než mobilní telefon na palubě letadel, která odlétají z letišť v některých zemích Blízkého východu a severní Afriky. Dlouhodobá úzká spolupráce Evropské unie a USA, která je založena na vzájemném uznávání opatření na ochranu letectví před protiprávními činy, umožnila, aby se uvedené bezpečnostní otázky vyřešily pomocí cílených opatření, která nevyžadovala rozšíření zákazu těchto zařízení na lety z dalších zemí, včetně letů z Evropy.

Komise pokračovala v úsilí o lepší celosvětovou ochranu letectví před protiprávními činy prostřednictvím své dlouhodobé spolupráce s Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) a projektu CASE v oblasti budování kapacit pro Afriku a Blízký východ.

Otázky kybernetické bezpečnosti a ochrany veřejných prostor na letištích nadále zaujímaly první místo.

Stejně jako v předchozích letech Komise i nadále zprůhledňovala, harmonizovala a zjednodušovala právní předpisy v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy v souladu s cíli EU týkajícími se zlepšování právní úpravy.

Byly dokončeny přípravné práce, které vyústily v novou dohodu o jednorázové bezpečnostní kontrole se Singapurem a umožnily její formální přijetí na počátku roku 2018.

ČÁST PRVNÍ

INSPEKCE

1. OBECNÉ INFORMACE

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy má předcházet protiprávním činům proti civilním letadlům za účelem ochrany osob a zboží.

Na úrovni Unie je provádění předpisů v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy založeno na dvouúrovňovém systému kontroly dodržování předpisů, tj. inspekci prováděných Komisí, které jsou doplněny posouzením výročních zpráv členských států týkajících se vnitrostátní kontrolní činnosti (bezpečnostní audity, kontroly a testy) prováděné jednotlivými členskými státy.

Článek 15 nařízení (ES) č. 300/2008 vyžaduje, aby Komise prováděla inspekce, včetně inspekci letišť, provozovatelů a subjektů uplatňujících normy ochrany letectví před protiprávními činy, aby sledovala, jak členské státy uplatňují uvedené nařízení, a případně podávala doporučení ke zlepšení ochrany letectví před protiprávními činy. Program Unie se vztahuje také na Švýcarsko, zatímco v Norsku a na Islandu inspekce na základě paralelních ustanovení provádí Kontrolní úřad ESVO.

Pro účely inspekci měla Komise v roce 2017 k dispozici tým sedmi inspektorů ochrany letectví, kteří pracovali na plný úvazek. Při inspekcích je pracovníkům Komise nápomocna skupina přibližně 100 národních auditorů, které jmenovaly členské státy, Island, Norsko a Švýcarsko a kteří mají potřebnou kvalifikaci pro účast na inspekcích prováděných Komisí na základě odborné přípravy, kterou zajišťuje Komise; tohoto procesu se od roku 2016¹ jako řádní inspektoři účastní také inspektoři z Kontrolního úřadu

¹ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/472 ze dne 31. března 2016 (Úř. věst. L 85, 1.4.2016, s. 28).

ESVO a Evropské konference civilního letectví; velký počet národních auditorů účastnících se inspekci prováděných Komisí zajišťuje systém vzájemného hodnocení a umožňuje šířit v členských státech metodiky a osvědčené postupy. Přehled všech dosavadních činností Komise a Kontrolního úřadu ESVO v rámci kontroly dodržování předpisů, které byly provedeny v roce 2017, je uveden v příloze 1.

Nařízení Komise (EU) č. 72/2010 v platném znění stanoví postupy pro provádění inspekci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy Komisí. Toto nařízení obsahuje mimo jiné ustanovení týkající se kvalifikace a pravomoci inspektorů Komise a provádění následných kontrolních inspekci.

Metodika používaná při provádění těchto inspekci byla vypracována v úzké spolupráci s orgány členských států pro ochranu letectví před protiprávními činy a je založena na posouzení účinného provádění bezpečnostních opatření. Za účelem výkladu požadavků a postupů pro harmonizované provádění inspekci oddělení pro bezpečnost v GR MOVE vypracovává a aktualizuje příručky pro inspekce letišť a nákladu. Tyto příručky obsahují rovněž podrobné rady a pokyny ke všem opatřením na ochranu letectví před protiprávními činy, která vyžadují právní předpisy EU. Příručky mimoto obsahují i podrobné údaje o všech organizačních a praktických aspektech inspekci prováděných Komisí. Představují utajované informace EU a jsou k dispozici pouze inspektorům Komise a příslušnému orgánu každého členského státu.

Komise provádí inspekce u správních orgánů členských států pro ochranu letectví před protiprávními činy (dále jen „příslušné orgány“) a inspekce omezeného počtu letišť, provozovatelů a subjektů uplatňujících normy ochrany letectví před protiprávními činy. Inspekce u příslušných orgánů mají ověřit, zda členské státy disponují potřebnými nástroji (včetně národního programu řízení kvality, nezbytných pravomocí a odpovídajících zdrojů), aby mohly náležitě uplatňovat právní předpisy Evropské unie týkající se ochrany letectví před protiprávními činy. Inspekce letišť mají ověřit, zda příslušný orgán náležitě sleduje účinné provádění opatření na ochranu letectví před protiprávními činy a je schopen rychle odhalit a napravit případné nedostatky. V obou případech musí být veškeré nedostatky zjištěné inspektory Komise odstraněny ve stanovené lhůtě; zprávy o inspekci jsou sdíleny se všemi členskými státy.

Většina inspekci byla provedena podle původně stanoveného plánu, čtyři inspekce byly z různých, řádně opodstatněných důvodů přeplánovány.

S cílem poskytnout členským státům zpětnou vazbu z inspekci, prosazovat transparentnost a harmonizovat metodiky kontroly dodržování předpisů zřídila Komise v březnu pracovní skupinu pro inspekce za účasti vedoucích oddělení řízení kontroly v rámci ochrany civilního letectví před protiprávními činy v jednotlivých členských státech.

1.1 Víceleté činnosti Komise týkající se kontroly dodržování předpisů

Aby se mohla Komise náležitě ujistit o úrovni dodržování předpisů ze strany členských států, používá se v oblasti kontroly víceletý přístup. Důkazy o uplatňování nařízení (ES) č. 300/2008 a prováděcích právních předpisů každým členským státem jsou získávány během dvouletého cyklu, a to prostřednictvím inspekce u příslušného orgánu, nebo inspekce na nejméně jednom z letišť na jeho území. Důkazy o uplatňování společných základních norem ochrany letectví před protiprávními činy jsou navíc získávány během pětiletého cyklu nepředvídatelným výběrem alespoň 15 % ze všech letišť EU, která spadají do oblasti působnosti nařízení (EU) č. 300/2008, včetně největšího letiště z hlediska objemu přepravy cestujících v každém členském státě.

Pokud jde o požadavky stanovené v rámcovém nařízení, prvořadou odpovědnost za kontrolu dodržování předpisů při uplatňování společných základních norem na letištích, u leteckých dopravců a subjektů odpovědných za bezpečnost mají členské státy. Inspekce prováděné Komisí na vybraných letištích jsou významným ukazatelem celkové úrovně dodržování předpisů v jednotlivých členských státech.

Četnost a rozsah inspekcí prováděných Komisí jsou stanoveny ve strategii GŘ MOVE pro sledování uplatňování norem EU v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy. Přihlíží se k objemu letecké dopravy v každém členském státě, reprezentativnímu vzorku druhu letištních činností, úrovni provádění předpisů týkajících se ochrany letectví před protiprávními činy, výsledkům předchozích inspekcí provedených Komisí, posouzení vnitrostátních výročních zpráv o řízení kvality, bezpečnostním incidentům (protiprávním činům), úrovni hrozby a jiným faktorům a posouzením, jež ovlivňují četnost sledování.

Od roku 2010 činí míra dodržování předpisů², kterou Komise zjistila během inspekci, přibližně 80 % (2010: 80 %, 2011: 80 %, 2012: 83 %, 2013: 80 %; 2014: 81 %, 2015: 80 %, 2016: 79 %, 2017: 81 %); relativně neměnné údaje však neznamenají, že členské státy své úsilí nezintenzivnily; naopak, snaha členských států v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy výrazně vzrostla, jelikož v průběhu let se zvyšovaly rovněž požadavky, zejména pokud jde o bezpečnost nákladu, detekční kontrolu tekutin a gelů nebo využívání stopové detekce výbušnin.

2. INSPEKCE U PŘÍSLUŠNÝCH VNITROSTÁTNÍCH ORGÁNŮ

V roce 2017 Komise pokračovala v pátém cyklu inspekci u příslušných orgánů. V průběhu roku bylo u příslušných orgánů vykonáno celkem devět inspekci. Ve většině členských států se ukázalo, že oproti dřívějším inspekci došlo k výraznému zlepšení.

Nedostatky, které byly v roce 2017 zjištěny nejčastěji, souvisely s nedostatečným prováděním národních programů řízení kvality. Bylo zjištěno, že se vyskytují potíže při zajišťování, aby letiště, letečtí dopravci a schválené subjekty odpovědné za bezpečnost aktualizovali a udržovali bezpečnostní programy v souladu s prováděcími nařízeními a rozhodnutími Komise. Některé členské státy navíc nesledovaly zahraniční letecké dopravce s očekávanou pravidelností a neuplatňovaly plně některé metodiky kontroly dodržování předpisů vyžadované v nařízení. K tomu došlo v důsledku omezených zdrojů a zvýšeného počtu dotčených subjektů. Většina členských států, v nichž byly provedeny inspekce, však sladuje národní programy ochrany letectví před protiprávními činy s právními předpisy EU, zavedla většinu požadavků týkajících se odborné přípravy v oblasti bezpečnosti, splnila požadavky na minimální četnost inspekci bezpečnostních opatření na letištích a zajistila odstranění zjištěných nedostatků ve stanovených lhůtách.

3. POČÁTEČNÍ INSPEKCE NA LETIŠTÍCH

V průběhu roku 2017 bylo na letištích provedeno osmnáct počátečních inspekci. Zahrnuty byly všechny kapitoly v souladu s relevantními oblastmi bezpečnosti na každém letišti. Dodržování předpisů bylo v roce 2017 zjištěno u 81 % hlavních opatření, což je přibližně stejný podíl jako v předchozích letech³.

² Aby byla zajištěna srovnatelnost a aby bylo možno posoudit úroveň dodržování předpisů v průběhu času, používá Komise pro ukazatel dodržování předpisů metodu výpočtu, podle níž jsou do výpočtu zahrnuty pouze hlavní bezpečnostní požadavky, které jsou předmětem inspekci nejčastěji. Sem patří požadavky týkající se bezpečnosti letiště, bezpečnosti letadel, bezpečnosti cestujících a kabinových zavazadel a bezpečnosti zapsaných zavazadel. Opatření na ochranu letectví před protiprávními činy jsou seskupena v souborech přímo souvisejících bezpečnostních požadavků a posuzována jako celek. U každé skupiny se používá stanovený váhový faktor odrážející míru provádění:

- soubor přímo souvisejících požadavků ohodnocených jako „plně vyhovující“ má váhu 100 %;
- soubor přímo souvisejících požadavků ohodnocených jako „vyhovující, ale vyžaduje zlepšení“ má váhu 75 %;
- soubor přímo souvisejících požadavků ohodnocených jako „nevyhovující“ má váhu 50 %;
- soubor přímo souvisejících požadavků ohodnocených jako „nevyhovující se závažnými nedostatky“ má váhu 25 %.

Celkovým ukazatelem dodržování předpisů pro daný rok je proto součet váhových faktorů vydělený počtem klasifikovaných souborů přímo souvisejících požadavků.

³ Viz kapitola 1.1.

Po osmém roce provádění nařízení (ES) č. 300/2008 odrážejí výsledky inspekci úsilí vynaložené příslušnými orgány a odvětvím. Většina bezpečnostních požadavků vyplývajících z tohoto ambiciózního právního předpisu byla řádně provedena; úroveň dodržování předpisů u nejdůležitějších oblastí ochrany letectví před protiprávními činy byla stálá ve výši přibližně 80 %. Účinnost provádění některých opatření však dosud ponechává prostor pro zlepšení.

Příčinou většiny zjištěných nedostatků byl i nadále lidský faktor. Většinou vznikaly při praktickém uplatňování určitých oblastí, v nichž jsou nové právní požadavky nebo požadavky, které byly v nedávné době významně pozměněny. Zejména některá ustanovení týkající se kontroly vstupu, detekční kontroly pracovníků a detekční kontroly kabinových zavazadel budou vyžadovat další úsilí ze strany příslušných orgánů, zúčastněných subjektů z odvětví a Komise. Další úsilí je třeba vynaložit také v souvislosti s bezpečnostními prohlídkami letadel. Popisované problémy by se měly řešit zintenzivněním činností v rámci řízení kvality ze strany států v dotčených oblastech.

V roce 2017 byla znovu zjištěna vysoká úroveň dodržování předpisů v souvislosti s detekční kontrolou zapsaných zavazadel, palubními zásobami, odbornou přípravou a bezpečnostním vybavením, přičemž v těchto oblastech bylo dosaženo poměrně dobrých výsledků již v letech 2015 a 2016 díky větší informovanosti a praktickým zkušenostem s revidovanými prováděcími právními předpisy, které do opatření vnesly větší přesnost a soudržnost.

4. NÁSLEDNÉ KONTROLNÍ INSPEKCE

V souladu s článkem 13 nařízení Komise (EU) č. 72/2010 v platném znění Komise obvykle vykonává omezený počet následných kontrolních inspekci. Taková inspekce se naplánuje, pokud se při počáteční inspekci zjistí několik závažných nedostatků, ale také se plánuje náhodně s cílem ověřit, zda příslušné orgány mají pravomoci nezbytné k tomu, aby mohly požadovat nápravu jakéhokoli zjištěného nedostatku ve stanovených lhůtách. Během roku 2017 byly vykonány čtyři takové inspekce, které potvrdily nápravu většiny zjištěných nedostatků.

5. POSOUZENÍ VÝROČNÍCH ZPRÁV ČLENSKÝCH STÁTŮ O ŘÍZENÍ KVALITY

Nařízení Komise (EU) č. 18/2010 ze dne 8. ledna 2010, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, pokud jde o specifikace národních programů řízení kvality v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, v bodě 18 vyžaduje, aby členské státy podávaly každoročně Komisi zprávu o opatřeních přijatých k plnění svých povinností podle uvedeného nařízení a o situaci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy na letištích na jejich území. Obsah zprávy se řídí dodatkem III za použití vzoru poskytnutého Komisí.

Posouzení těchto zpráv spolu s pravidelnými inspekcemi prováděnými Komisí představuje nástroj, jehož prostřednictvím Komise podrobně sleduje provádění důkladných vnitrostátních opatření v oblasti řízení kvality, jež umožňují rychlé odhalení a nápravu nedostatků v jednotlivých členských státech.

Posouzení zahrnuje analýzu pravidelného sledování letišť, leteckých dopravců a jiných subjektů odpovídajících za ochranu letectví před protiprávními činy, míry sledování člověkodů strávených v terénu, rozsah a četnost vhodné kombinace činností v rámci kontroly dodržování předpisů, vnitrostátní míry dodržování předpisů, návazné činnosti a využívání donucovacích pravomocí.

Výsledky posouzení výročních zpráv za rok 2017 poukázaly na výrazné zlepšení ve srovnání s rokem 2016 v oblasti pravidelného sledování, míry sledování člověkodů v terénu a minimální četnosti. Jeví se, že oblasti jako rozsah činností v rámci kontroly dodržování předpisů a donucovacích opatření použitých s cílem zajistit, aby byly zjištěné nedostatky napraveny a aby se neopakovaly, jsou řádně provedeny, vzhledem k tomu, že zlepšení ověřená v předešlých letech se ve většině členských států udržela. Ze zpráv však

vyplynulo, že při testování některých oblastí, na něž se nařízení vztahuje, mají některé členské státy dosud potíže.

Komise zaslala každému členskému státu formální individuální komplexní hodnocení, v němž vyzdvihla nedostatky či slabiny a v němž vyžaduje, aby členské státy předložily přiměřená nápravná opatření. Provádění těchto plánů opatření bude Komise podrobně sledovat a v případě, že členský stát potvrdí existenci zdůrazněných nedostatků nebo slabin a nenavrhne odpovídající nápravná opatření, budou podniknuty formální kroky.

6. HODNOCENÍ LETIŠŤ VE TŘETÍCH ZEMÍCH

V průběhu roku bylo v rámci pracovního ujednání s Úřadem pro bezpečnost dopravy Spojených států, které bylo uzavřeno na základě dohody mezi EU a USA o letecké dopravě⁴, provedeno hodnocení jednoho amerického letiště (Charlotte-Douglas International airport). Taková hodnocení se uskutečňují pravidelně v rámci jednorázové bezpečnostní kontroly a uvedené hodnocení potvrdilo, že provádění bezpečnostních opatření USA je i nadále na stejné úrovni jako provádění právních předpisů EU týkajících se ochrany letectví před protiprávními činy.

V souladu se zásadami, které jsou obsaženy v rámci strategie pro evropské letectví z roku 2015, Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu (GR MOVE) a Ministerstvo dopravy Singapuru intenzivně pracovaly na zavedení jednorázové bezpečnostní kontroly mezi EU a Singapurem. Aby mohlo být stanoveno, zda jsou opatření na ochranu letectví před protiprávními činy uplatňovaná Singapurskou republikou rovnocenná opatřením, která vyžadují právní předpisy EU, provedl tým inspektorů EU hodnocení na singapurském letišti Changi (říjen 2017). K formalizaci systému jednorázové bezpečnostní kontroly by mělo dojít začátkem roku 2018.

7. NEUZAVŘENÉ SPISY, PŘÍPADY PODLE ČLÁNKU 15 A SOUDNÍ ŘÍZENÍ

Inspekční spisy se uzavírají teprve v okamžiku, kdy je Komise přesvědčena, že byla přijata vhodná nápravná opatření. Doba, po kterou je spis otevřen, proto závisí na náležité spolupráci s dotčeným členským státem. Uzavřeno mohlo být 32 inspekčních spisů (dvacet spisů týkajících se inspekcí letišť a dvanáct spisů týkajících se inspekcí u příslušných orgánů). Na konci roku zůstalo otevřeno celkem deset spisů týkajících se inspekcí u příslušných orgánů a sedmnáct spisů týkajících se inspekcí na letištích.

Jsou-li zjištěné nedostatky v provádění bezpečnostních opatření na letišti považovány za tak závažné, že mají významný dopad na celkovou úroveň ochrany civilního letectví před protiprávními činy v Unii, uplatní Komise článek 15 nařízení Komise (EU) č. 72/2010. Na situaci jsou tímto způsobem upozorněny všechny ostatní příslušné orgány a u letů z dotčeného letiště je nutno zvážit přijetí náhradních opatření. Aktivace postupu podle článku 15 nebyla v roce 2017 nutná.

Bez ohledu na to, zda se uplatní článek 15, může Komise, zejména v případech dlouhotrvající absence nápravných opatření nebo při opětovném výskytu nedostatků, zahájit také řízení o nesplnění povinnosti. V roce 2017 byla zahájena řízení o nesplnění povinnosti proti dvěma členským státům, které byly viněny, že nedostatečně provedly národní program řízení kvality a že oficiálně nepřijaly revidované verze národních programů bezpečnosti a řízení kvality.

⁴ Úř. věst. L 134, 25.5.2007, s. 4.

ČÁST DRUHÁ

PRÁVNÍ PŘEDPISY A DOPLŇUJÍCÍ NÁSTROJE

1. PRÁVNÍ PŘEDPISY

Civilní letectví zůstává lákavým terčem pro teroristické skupiny a boj proti této hrozbě si žádá provádění přiměřených ochranných opatření založených na posouzení rizik. Komise a členské státy proto opatření k zmírnění rizik neustále upravují, aby se dosáhlo co nejvyšší možné míry ochrany před protiprávními činy a současně byly minimalizovány nepříznivé dopady na provoz.

V květnu 2017 Komise přijala nařízení (EU) 2017/815 ze dne 12. května 2017, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1998, pokud jde o vyjasnění, harmonizaci a zjednodušení některých specifických opatření na ochranu letectví před protiprávními činy. Neveřejná ustanovení o ochraně založená na zásadě „potřeba znát“ byla zavedena přijetím prováděcího rozhodnutí Komise C(2017) 3030 ze dne 15. května 2017, kterým se mění prováděcí rozhodnutí Komise C(2015) 8005, pokud jde o vyjasnění, harmonizaci a zjednodušení některých specifických opatření na ochranu letectví před protiprávními činy.

Komise rovněž přijala prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/837 ze dne 17. května 2017, kterým se opravuje polské a švédské znění prováděcího nařízení (EU) 2015/1998, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti.

2. DATABÁZE UNIE PRO OCHRANU DODAVATELSKÉHO ŘETĚZCE

Databáze schválených agentů a známých odesílatelů⁵ je od 1. června 2010 jediným a primárním právním nástrojem, do něhož mohou schválení agenti nahlížet při přijímání zásilek od jiných schválených agentů nebo známých odesílatelů. Od 1. února 2012 byla tato databáze rozšířena o seznam leteckých dopravců, kteří jsou oprávněni přepravovat náklad a poštu do EU z letišť ve třetích zemích (ACC3). V roce 2013 pak byla zmiňovaná databáze prostřednictvím právních předpisů dále rozšířena tak, aby obsahovala i seznam osob, které na základě schválení členských států ověřují ochranu letectví EU před protiprávními činy. Byla rovněž přejmenována na „databázi Unie pro ochranu dodavatelského řetězce“⁶, což lépe odráží rozšířený rozsah jejího využívání. Na konci roku 2017 obsahovala tato databáze 14 000 záznamů o schválených agentech, známých odesílatelích, nezávislých osobách ověřujících ochranu letectví, aeroliniích ACC3, schválených dodavatelích a schválených agentech a známých odesílatelích ze třetích zemí. V roce 2017 se soustavně dosahovalo její cílové míry dostupnosti ve výši 99,5 %.

ČÁST TŘETÍ

ZKOUŠKY, STUDIE A NOVÉ INICIATIVY

1. ZKOUŠKY

„Zkouška“ ve smyslu předpisů EU v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy se provádí, pokud se členský stát dohodne s Komisí, že na omezenou dobu nahradí jednu z uznávaných kontrol ochrany před protiprávními činy zvláštním prostředkem nebo metodou, které právními předpisy uznávány nejsou, pod podmínkou, že takovouto zkouškou nebude negativně ovlivněna celková úroveň ochrany před protiprávními činy. Tento termín se v právním smyslu nevztahuje na situace, kdy členský stát nebo subjekt provádí

⁵ Komise tuto databázi, jejíž používání je pro subjekty v dodavatelském řetězci povinné, vytvořila prostřednictvím nařízení (EU) č. 185/2010 a rozhodnutí K(2010) 774.

⁶ Nařízení Komise (EU) č. 1116/2013 ze dne 6. listopadu 2013, kterým se mění nařízení (EU) č. 185/2010, (Úř. věst. L 299, 9.11.2013, s. 1).

hodnocení nové bezpečnostní kontroly zavedené za účelem doplnění jedné nebo více kontrol, které jsou již právními předpisy upraveny.

V průběhu roku 2017 byly ukončeny dvě zkoušky, které probíhaly v Nizozemsku a ve Francii. Tyto zkoušky se týkaly využívání zařízení nové generace pro detekční kontrolu kabinových zavazadel, jež nevyžaduje vynětí laptopů před detekční kontrolou, a využívání vybavení pro kontrolu obuvi k zjišťování kovů a výbušných materiálů ve spojení s průchozím detektorem kovů a bezpečnostními skenery. Obě tyto zkoušky přinesly pozitivní výsledky a očekává se, že zkouška týkající se vybavení pro kontrolu obuvi povede ke změně právních předpisů v roce 2018. Během roku 2017 neprobíhaly ani nebyly zahájeny žádné další zkoušky.

2. STUDIE A ZPRÁVY

V říjnu 2017 Komise obdržela studii⁷ týkající se ochrany veřejných prostor na letištích EU. Tato studie analyzovala opatření, která byla přijata na jedenácti evropských letištích na ochranu veřejných prostor, posoudila jejich účinnost a uvedla doporučení, především ohledně pokynů, posouzení rizik a výměny informací.

Na konci roku 2017 zadalo GŘ MOVE vypracování studie o ekonomických (a dalších) výhodách, které přináší jednorázová bezpečnostní kontrola, s cílem analyzovat ekonomické a další výhody vyplývající ze stávajících dohod o jednorázové bezpečnostní kontrole mezi EU a USA, EU a Kanadou a EU a Černou Horou. Pokud tato studie prokáže, že uvedené dohody skutečně přinášejí ekonomické (a/nebo další) výhody, mohl by být tento důkaz dalším důvodem pro pokračování snah o celosvětovou udržitelnost ochrany letectví před protiprávními činy a pro zahájení rozhovorů o jednorázové bezpečnostní kontrole s našimi hlavními partnery. Studie má být dokončena v září 2018.

3. NOVÉ INICIATIVY

Dalšího pokroku bylo dosaženo v souvislosti s plánem pro rozvoj technologií v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy. Zmiňovaný plán vytyčuje rozličné činnosti, které pokrývají veškeré aspekty bezpečnostních technologií a metod, a slouží jako vodítko pro všechny evropské zúčastněné subjekty, které jsou zapojeny do výzkumu v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy.

Pokud jde o náklad, Komise nadále úzce spolupracovala s členskými státy s cílem připravit zavedení systému analýzy předběžných informací o nákladu před nakládkou. V tomto ohledu pokračovala spolupráce s celními orgány v souvislosti s probíhající mezinárodní akcí v rámci společné pracovní skupiny ICAO/WCO pro předběžné informace o nákladu, v níž Komise hraje aktivní úlohu s účastí GŘ MOVE a GŘ TAXUD. Cílem této spolupráce se státy a zúčastněnými subjekty je dosáhnout dohody ohledně společných zásad a případných norem a doporučených postupů, které by měly být přijaty a provedeny, pokud se určitý stát nebo region rozhodne takový koncept v některém nebo ve všech obchodních modelech v oblasti leteckého nákladu a letecké pošty použít.

⁷ Studii vypracovala poradenská společnost o&i.

ČÁST ČTVRTÁ

DIALOG S MEZINÁRODNÍMI SUBJEKTY A TŘETÍMI ZEMĚMI

1. OBECNÉ INFORMACE

Komise udržuje kontakty s mezinárodními subjekty a s klíčovými obchodními partnery a svou účastí na souvisejících mezinárodních schůzkách, například na výročních zasedáních panelu ICAO pro ochranu letectví před protiprávními činy, zajišťuje koordinaci postojů EU. S některými třetími zeměmi (mimo jiné se Spojenými státy americkými, s Kanadou, Austrálií, se Singapurem) probíhají dvoustranné dialogy, díky nimž může Komise se zeměmi, jež na ochranu letectví před protiprávními činy pohlíží podobně jako EU, budovat vztahy založené na dobrém porozumění a vysokém stupni důvěry.

2. MEZINÁRODNÍ SUBJEKTY

Komise se zúčastnila výročního zasedání panelu ICAO pro ochranu letectví před protiprávními činy (AVSECP/28), které se konalo v Montrealu ve dnech 29. května až 2. června 2017, kde byl prezentován celosvětový plán ochrany letectví (Global Aviation Security Plan, GAsEP), významný milník v politikách ochrany letectví před protiprávními činy; bylo schváleno jeho předložení Radě Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

V návaznosti na rezoluci Shromáždění ICAO A39-19 o kybernetické bezpečnosti z roku 2016 se Komise zúčastnila summitu a výstavy ICAO, které se týkaly právě této problematiky. Při této příležitosti se propojila bezpečnost a ochrana s tématem „Making sense of cyber“ (Dubaj, SAE, duben 2017). GŘ MOVE představilo holistický přístup EU při budování kyberstrategie založený na multidisciplinárním přístupu, jejímž účelem je zabývat se kybernetickou hrozbou v letecké dopravě a bojovat proti ní. Organizace ICAO byla vyzvána, aby se intenzivněji zhostila svých úkolů a působila v oblasti kybernetické bezpečnosti v letectví v globálním měřítku.

3. TŘETÍ ZEMĚ

Dne 21. března 2017 USA zveřejnily opatření na ochranu letectví před protiprávními činy v předpisu, který nese název Emergency Amendment/Security Directive (EA/SD) a kterým se leteckým dopravcům provozujícím lety z určitých zemí do USA nařizuje, aby v příručních zavazadlech nepřepřavovali elektronická zařízení větší než mobilní/chytrý telefon. Spojené království zavedlo podobná pravidla pro lety do Spojeného království z omezeného počtu zemí.

Dne 29. března 2017 se členské státy a příslušné útvary Evropské komise a ESVČ (včetně Střediska pro analýzu zpravodajských informací) setkaly, aby projednaly rizikové situace s ohledem na omezení zavedená orgány Spojeného království a USA. Komise navázala přímé kontakty s orgány USA, které vedly k řadě technických setkání, na nichž se diskutovalo o hrozbách, zranitelnosti a rizicích. Strany se shodly na tom, že je třeba spolupracovat na posílení ochrany letectví před protiprávními činy a společně řešit hrozbu ve střednědobém/dlouhodobém horizontu.

Na základě silného bezpečnostního režimu, který platí v EU, absorbovala stávající opatření Unie řadu výsledných opatření EA/SD, což mělo za následek omezení dopadu předpisu EA v Unii. Probíhají konzultace mezi EU a USA a jejich spolupráce v této věci a veškerá problematika spojená s přenosnými elektronickými zařízeními (PED) se jeví jako vítaná příležitost k dalšímu posílení dialogu a odhodlání stran spolupracovat.

Na úrovni ICAO byla za silné podpory členských států a Komise zřízena pracovní skupina pro řešení problému přepravy přenosných elektronických zařízení na palubě letadla. Tato pracovní skupina se sešla v červenci v Paříži a vypracovala řadu doporučení na zmírnění hrozby skrytých výbušnin, aniž by bylo nutné předměty, jako jsou přenosná elektronická zařízení, zakázat. Organizace ICAO kromě toho zřídila multidisciplinární skupinu pro bezpečnost nákladu, jejímž úkolem je zabývat se kombinovanými aspekty bezpečnosti, ochrany a usnadňování, které tato problematika přináší.

Stejně jako v minulých letech vedla Komise na četných fórech aktivní dialog o otázkách ochrany letectví před protiprávními činy se Spojenými státy americkými, a to zejména ve skupině pro spolupráci EU a USA v oblasti ochrany dopravy před protiprávními činy. Cílem zmiňované skupiny je posílit spolupráci v řadě oblastí společného zájmu a zajistit plynulé fungování ujednání o jednorázové bezpečnostní kontrole a vzájemného uznávání příslušných režimů pro letecký náklad a poštu v EU a ve Spojených státech amerických. Obě iniciativy šetří provozovatelům letecké dopravy čas, náklady a zmenšují provozní obtížnost.

S ohledem na budování kapacit byl upraven projekt CASE⁸, a to tak, že nabízí nové činnosti s cílem lépe reagovat na potřeby vyjádřené partnerskými státy a na vývoj bezpečnostní situace. Kromě toho byla řada vnitrostátních činností (v rámci složky odborné přípravy) zahájena na subregionálním základě. Hlavní otázky se týkaly používání bezpečnostního vybavení, školení národních auditorů a workshopu týkajícího se posuzování zranitelnosti.

Dialog o dopravě se Singapurem (červen 2017) poskytl příležitost k podpisu správního ujednání, které zviditelnělo pokračující odhodlání realizovat jednorázovou bezpečnostní kontrolu mezi EU a Singapurem. Po důkladném postupu, který zahrnoval simulační cvičení za účelem přezkumu singapurských právních předpisů na ochranu letectví před protiprávními činy a inspekci na singapurském letišti Changi (říjen 2017) s pozitivními výsledky, byl sestaven legislativní návrh, na půdě Výboru pro leteckou bezpečnost proběhla konzultace s členskými státy a v prosinci 2017 byl návrh předložen sboru komisařů⁹.

⁸ Na začátku roku 2016 byl na období čtyř let zahájen projekt ochrany civilního letectví v Africe a na Arabském poloostrově (projekt CASE), financovaný z prostředků EU a prováděný Evropskou konferencí civilního letectví (ECAC). Jeho účelem je podporovat úsilí partnerských států v Africe a na Arabském poloostrově, zmírňovat hrozby pro civilní letectví a zvyšovat úroveň dodržování mezinárodních požadavků, a to se silným důrazem na opatření pro kontrolu kvality.

⁹ Konečný akt, který byl přijat: Úř. věst. L10/5, 13.1.2018, s. 5; prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/55 ze dne 9. ledna 2018, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1998, pokud jde o doplnění Singapurské republiky ke třetím zemím uznaným jako země uplatňující bezpečnostní normy rovnocenné společným základním normám ochrany civilního letectví před protiprávními činy (Text s významem pro EHP).