

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví

KOM(2005) 429 v konečném znění – 2005/0191 (COD)

(2006/C 185/03)

Dne 16. listopadu 2005 se Rada, v souladu s čl. 80 odst. 2 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce „Doprava, energetika, infrastruktura, informační společnost“, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 24. března 2006. Zpravodajem byl **pan McDonogh**.

Na 426. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 20. a 21. dubna 2006 (jednání dne 20. dubna), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 134 hlasy pro; 2 hlasy byly proti.

1. Doporučení

1.1 Členskými státy by mělo být umožněno uplatňovat na základě hodnocení rizika přísnější opatření, než jsou ta, která budou stanovena, a to pod podmínkou, že je budou financovat ze státních rozpočtů.

1.2 Každý členský stát by měl určit jeden orgán odpovídající za koordinaci a kontrolu provádění norem ochrany.

1.3 Každý členský stát by měl vypracovat národní program ochrany civilního letectví.

1.4 Ke kontrole uplatňování nového právního předpisu ze strany členských států a rovněž ke zjištění slabín v ochraně letectví by Komise měla provádět inspekce, včetně neoznamovaných inspekcí.

1.5 Aby nemuseli být transferová cestující a transferová zavazadla podrobováni při přeletu letem z třetí země detekční kontrole, což je známo jako zásada jednorázové bezpečnostní kontroly („one-stop security“), a aby mohli cestující přilétající takovým letem přicházet do styku s odletovými cestujícími podrobenými detekční kontrole, je vhodné podpořit harmonizované dohody mezi Společenstvím a třetími zeměmi, které uznají, že normy ochrany uplatňované ve třetí zemi jsou rovnocenné normám Společenství.

1.6 Výbor vítá iniciativu Komise a plně podporuje základní principy návrhu.

1.7 Vítá rovněž zavedení společných pravidel pro bezpečnost letišť, protože postupy se v rámci Evropy značně liší a je důležité je standardizovat.

1.8 Pokud jde o přílohu, část 1 1.2 bod 5 a část 11, s ohledem na svobodu pohybu pracovníků ve Společenství a dostupnost pracovníků ze třetích zemí by Komise mohla nabídnout národním úřadům, letišťům, leteckým společnostem

atd. pomoc při ověřování osobních údajů potenciálních zaměstnanců, aby byly splněny požadavky na ověření spolehlivosti.

1.9 Cíl uvedený v prvním odstavci článku 1 návrhu nařízení by měl být upraven tak, aby jasně vyjadřoval, že příslušná ochranná opatření mají chránit civilní letectví před nezákonnými zásahy ohrožujícími bezpečnost civilního letectví. Tato opatření se nezabývají jinými druhy nezákonných zásahů, jako je krádež nebo pašování.

1.10 Evropská komise by měla vypracovat a provádět komplexní politiku na financování opatření pro ochranu letectví, která tvoří část národní bezpečnostní povinnosti členských států chránit občany před hrozbou terorismu.

1.11 K nařízení by měl být připojen mechanismus na posouzení dopadu, který bude mít každý budoucí návrh opatření pro ochranu letectví na toto odvětví. Tak bude zajištěno, že náklady na opatření a jeho dopad v porovnání s jeho účinností neúměrně vysoké.

2. Úvod

2.1 Cílem legislativního návrhu Evropské komise je vyjasnit právní rámec Evropské unie (stanovený platným nařízením 2320/2002), poskytnout základ společného výkladu mezinárodních požadavků stanovených Mezinárodní organizací pro civilní letectví, odstranit z veřejně dostupných oblastí citlivé informace a dále zdůraznit rozvoj požadavků na ochranu civilního letectví prováděním nařízení, tj. s využitím rozhodnutí 1999/468/ES o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi, které stanoví legislativní rozhodovací proces za účasti představitelů členských států EU a Evropské komise.

2.2 Cílem návrhu je nahradit platné nařízení za účelem vytvoření lepšího právního předpisu na základě čtyř zásad: zjednodušení, harmonizace, větší jasnosti a zvýšení úrovně ochrany.

3. Obecné připomínky

3.1 Cílem tohoto návrhu je vyjasnit, zjednodušit a dále harmonizovat právní požadavky, s cílem posílit celkovou ochranu civilního letectví.

3.2 Postupem času se ukázalo, že nařízení je příliš podrobné a že je třeba jej zjednodušit

3.3 Komise uznává zásadu subsidiarity, domnívá se však, že je vhodná větší míra harmonizace opatření a postupů k zajištění ochrany, než jaká v současnosti existuje.

3.4 V důsledku toho existuje 25 systémů jednotlivých členských států a z toho plyne i možné narušení hospodářské soutěže a neschopnost průmyslu využívat svobod jednotného trhu.

3.5 Zvýšená harmonizace je rovněž zásadním prvkem jednorázové bezpečnostní kontroly („one-stop security“) – zásady, podle níž transferové a tranzitní cestující, zavazadla a náklad není třeba podrobovat opětovné detekční kontrole, jelikož je možné důvěřovat tomu, že na výchozím letišti odletu byly dodrženy základní úrovně ochrany. Tento prvek je opět výhodou pro provozovatele působící na vysoce konkurenčním trhu, a stejně tak i pro cestující.

3.6 Komise zastává názor, že schopnost rychle jednat a reagovat na rizika, která se v průběhu času neustále mění, má zásadní význam pro zlepšení celkové úrovně ochrany.

3.7 Podle Komise není vhodné, aby byly podrobná opatření a postupy k zajištění ochrany zveřejňovány. Tento problém je možné vyřešit zahrnutím provozních podrobností do prováděcích předpisů. Výbor by chtěl zdůraznit důležitost toho, aby tato nová pravidla přihlížela ke specifickým potřebám osob se sníženou pohyblivostí v souladu s doporučeními, která uvedla Komise ve svém nedávném stanovisku k této věci. Bezpečnostní kontroly a jiná bezpečnostní opatření, jakkoli jsou oprávněná a nezbytná, mohou vytvořit další bariéry a omezit práva osob se sníženou pohyblivostí, což by bylo v rozporu s nedávnými snahami Komise zaručit zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou pohyblivostí rovné příležitosti v letecké dopravě v porovnání s ostatními lidmi.

3.8 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 stanoví společná pravidla v oblasti ochrany civilního letectví. Cílem tohoto návrhu je tento právní předpis nahradit.

3.9 Nařízení (ES) č. 2320/2002 by tak bylo nahrazeno zjednodušeným, jasnějším nařízením, které stanoví obecné zásady.

3.10 Jediná dodatečná pravomoc, o níž Komise usiluje, se týká pravidel pro opatření k zajištění ochrany za letu. Ta zahrnují široké spektrum témat, jakými jsou například přístup do pilotní kabiny, neukáznění cestující a členové bezpečnostního doprovodu (tzv. „sky marshals“). Výbor by s výjimkou mimořádných okolností nedoporučoval využití bezpečnostního doprovodu.

3.11 Požadavek programů ochrany odráží stávající osvědčené postupy v odvětví letectví, a nepředstavuje tedy pro průmysl nebo správní orgány významnou zátěž. Pro dopravce ze Společenství by měly být schváleny vnitrostátním orgánem ze státu dopravce a vzájemně uznány ostatními členskými státy a řídicími orgány.

3.12 Článek 13 stanoví pro každý členský stát povinnost kontrolovat dodržování prostřednictvím národního programu kontroly kvality.

3.13 Článek 14 umožňuje provádění inspekcí Komise mimo jiné na letištích Společenství.

3.14 Článek 17 nahrazuje platný článek 10 týkající se ochrany letů z třetích zemí. Počítá s uzavíráním dohod mezi Společenstvím a třetími zeměmi, které by umožňovaly, aby transferové cestující, zavazadla a náklad nebylo třeba na letištích Společenství podrobovat opětovné detekční kontrole a/ nebo dodatečným bezpečnostním kontrolám.

3.15 Tohoto cíle má být dosaženo stanovením společných pravidel a společných norem v oblasti ochrany letectví, jakož i mechanismů pro kontrolu jejich dodržování.

3.16 Obsah nařízení (ES) č. 2320/2002 je nutné přezkoumat s ohledem na získané zkušenosti a uvedené nařízení je třeba nahradit novým právním předpisem, jehož cílem je zjednodušit, harmonizovat a vyjasnit stávající pravidla a zlepšit úroveň ochrany.

3.17 Vzhledem k potřebě větší pružnosti při přijímání opatření a postupů k zajištění ochrany, s cílem zohlednit měnící se hodnocení rizik a umožnit zavádění nových technologií, by měl nový právní předpis stanovit základní zásady toho, co je třeba učinit k zabezpečení civilního letectví před protiprávními činy.

3.18 Nový právní předpis by měl zahrnovat opatření k zajištění ochrany, která platí na palubě letadel leteckých dopravců Společenství nebo během jejich letů.

4. Konkrétní připomínky

Při provádění právního předpisu je třeba zvážit následující aspekty:

4.1 Je důležité, aby byly stanoveny společné normy týkající se zakázaných předmětů tak, aby se předešlo nejasnostem a sporům při bezpečnostních prohlídkách.

4.2 Příloha navrhovaného nařízení používá pojem „stálá namátková“, který však není definován. Je nezbytné vložit definici pojmu „stálá namátková“, aby byl zajištěn jednotný výklad této zásady v celé Evropě při jejím uplatnění na bezpečnostní kontroly.

4.3 Přísnější opatření by měla být zavedena jen jako reakce na specifické teroristické hrozby zjištěné členským státem při posuzování rizik. Zavedení přísnějších opatření je v protikladu k plánované harmonizaci bezpečnostních opatření v letectví v celé Evropské unii a vybudování oblasti jednorázové bezpečnostní kontroly. Veškerá další zastrašující nebo preventivní bezpečnostní opatření vyžadovaná členským státem musí být zavedena po podrobném projednání s provozovatelem letiště a dotčený členský stát musí dodatečná bezpečnostní opatření zaplatit v rámci své státní národní bezpečnostní povinnosti chránit občany před terorismem.

4.4 Některé letecké společnosti nepovolují kovové přístroje, např. nože a vidličky, zatímco jiné ano. Je třeba podpořit sjednocení všech leteckých přepravců.

4.5 Zatímco nůžky, pilníky na nehty atd. jsou zakázány, skleněné láhve jsou povoleny. Jedná se o smrtící zbraně, zejména pokud jsou rozbité. Navrhuje se, aby byly všechny lahve prodávané bez cla (duty free) a veškeré láhve na palubě letadla plastové. Jinak by měly být uloženy v nákladovém prostoru letadla s ostatními zavazadly. Před prováděním je třeba toto schválit na mezinárodní úrovni.

4.6 Je důležité, aby byla záchranné vybavení, např. hasicí přístroj a bezpečnostní sekera bylo zajištěno ve skříňce posádky, a aby k nim cestující neměli bezprostřední přístup.

4.7 Letecké společnosti by měly pokud možno používat zesílené kontejnery na zavazadla chránící proti výbuchu bomby, jako letecká společnost El Al.

4.8 V zájmu bezpečnosti by měly národní úřady pečlivě sledovat množství alkoholických nápojů, které lze cestujícím podávat, a bezpečnostní incidenty související s alkoholickými nápoji.

4.9 Zatímco přístup do kabiny pilota je chráněn zesílenými dveřmi, únosce by mohl dosáhnout přístupu slabou stěnou toalety, která je často umístěna těsně vedle kabiny pilota. Tuto stěnu bude nutné zesílit.

4.10 Článek 11 by měl zahrnovat leteckého a manipulačního agenta, který často zajišťuje bezpečnost.

4.11 Pokud jde o přílohu, část 11, měli by být všichni bezpečnostní instruktoři školeni ve schválených školicích zařízeních, např. v Evropském institutu pro bezpečnostní školení (European Security Training Institute; EASTI), aby byla standardizována prezentace modulů bezpečnostního školení ICAO. Národní úřady by měly být povinny vypracovat národní školicí programy pro instruktory kvalifikované podle EASTI.

4.12 Pokud jde o přílohu, část 4 4.3 (se zvýšeným počtem deportovaných osob atd.) by měly být národní úřady povinny stanovit minimální oznamovací lhůtu pro přepravce/letiště/letové posádky k přípravě na navrhovanou přepravu potenciálně nebezpečných cestujících, pokud se taková přeprava bude týkat řádného komerčního letu.

V Bruselu dne 20. dubna 2006.

předsedkyně

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Anne-Marie SIGMUND
