



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 20.9.2007

KOM(2007) 542 v konečnom znení

**SPRÁVA KOMISIE RADE, EURÓPSKEMU PARLAMENTU, EURÓPSKEMU
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

**DRUHÁ SPRÁVA O VYKONÁVANÍ NARIADENIA (ES) č. 2320/2002
O BEZPEČNOSTNEJ OCHRANE CIVILNÉHO LETECTVA**

SPRÁVA KOMISIE RADE, EURÓPSKEMU PARLAMENTU, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

DRUHÁ SPRÁVA O VYKONÁVANÍ NARIADENIA (ES) č. 2320/2002 O BEZPEČNOSTNEJ OCHRANE CIVILNÉHO LETECTVA

1. Úvod

Hrozba teroristických útokov v leteckej doprave je naďalej veľmi reálna. Atentáty, ku ktorým došlo v Spojenom kráľovstve v auguste 2006, pri ktorých mali byť použité tekuté výbušniny uložené v príručných batožinách, ktoré mali spôsobiť výbuch niekoľkých lietadiel počas letu, ukázali, ako by mohlo byť pre Európsku úniu nebezpečné poľaviť v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva. Riadna implementácia opatrení týkajúcich sa bezpečnostnej ochrany, ktoré Únia prijala nariadením (ES) č. 2320/2002¹, zostáva naďalej hlavným cieľom.

Komisia prijala v septembri 2005 prvú správu² o vykonávaní nariadenia (ES) č. 2320/2002, ktorá sa vzťahuje na obdobie od februára 2004 do júna 2005. Táto druhá správa sa týka obdobia od júla 2005 do decembra 2006 a opiera sa najmä o závery asi päťdesiatich nových inšpekcií Komisie. Na jej základe je možné dôsledne vyhodnotiť stav v oblasti bezpečnostnej ochrany Európskej únie štyri roky po nadobudnutí účinnosti právnych predpisov Spoločenstva v tomto smere.

Táto správa predovšetkým potvrdzuje, že implementáciou právnych predpisov Spoločenstva sa podstatne zvýšila priemerná úroveň bezpečnostnej ochrany na letiskách v Únii. Cestujúci v lietadlách požívajú vysoký stupeň bezpečnosti. Systém EÚ sa ukázal ako schopný zachovávať a rozvíjať spoločné pravidlá, ktoré uľahčujú cestovanie, minimalizáciou zaťažujúcich variácií bezpečnostných pravidiel medzi členskými štátmi.

POUČENIE Z INŠPEKCIÍ KOMISIE V OBDOBÍ 2005/2006

Od februára 2004 (začiatok inšpekcií) Komisia uskutočnila 89 inšpekcií, z čoho 47 inšpekcií bolo nových inšpekcií uskutočnených v období júl 2005 až december 2006 v EÚ-25 a vo Švajčiarsku³ (pozri v prílohe 1). Vo všetkých členských štátoch sa k dnešnému dňu uskutočnili kontroly dvakrát až päťkrát, pričom išlo o inšpekcie príslušného vnútroštátneho orgánu bezpečnostnej ochrany civilného letectva alebo o inšpekcie letísk⁴.

2.1. Inšpekcie príslušných vnútroštátnych orgánov

V súčasnosti možno zostaviť podrobný prehľad spôsobu, akým si členské štáty plnia svoje záväzky v oblasti kontroly kvality, keďže 10 vnútroštátnych orgánov nových členských

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva. Ú. v. ES L 355, 30.12.2002, s. 1.

² KOM(2005) 428 z 22. septembra 2005. Prvá správa o vykonávaní nariadenia (ES) č. 2320/2002 o bezpečnostnej ochrane civilného letectva.

³ Komisia je príslušná vykonávať inšpekcie vo Švajčiarsku na základe dvojstrannej dohody medzi EÚ a Švajčiarskom. Podobné inšpekcie, ako vykonala Komisia, vykonal Dozorný orgán EZVO v počte 11 aj v Nórsku a na Islande.

⁴ V Bulharsku a Rumunsku, ktoré pristúpili k EÚ 1. januára 2007, sa inšpekcie prvýkrát vykonávajú v roku 2007.

štátov, ktoré neboli kontrolované pri zostavovaní prvej správy, boli skontrolované v ďalšom období⁵. Prvé závery vypracované v roku 2005 možno potvrdiť: hoci je transpozícia ustanovených povinností skôr uspokojivá, účinnosť vnútroštátnej kontroly kvality je nedostatočná.

2.1.1. Transpozícia predpísaných povinností do vnútroštátnych predpisov

Cieľom inšpekcií vnútroštátnych orgánov zodpovedných za bezpečnosť civilného letectva je overiť súlad transpozície predpísaných záväzkov Spoločenstva do vnútroštátnych právnych predpisov, t. j. či vnútroštátny program bezpečnostnej ochrany civilného letectva⁶, vnútroštátny program kontroly kvality⁷, programy bezpečnostnej ochrany letísk a leteckých dopravcov⁸, vnútroštátny program odbornej prípravy a výcviku⁹ sú skutočne v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva. Z týchto inšpekcií vyplývajú tieto hlavné závery:

- Vnútroštátne programy bezpečnostnej ochrany civilného letectva, ktorých niektoré ustanovenia sa v určitých prípadoch museli upraviť, sa musia pravidelne zladať s novými požiadavkami Spoločenstva vyplývajúcimi zo zmien a doplnení nariadenia 622/2003.
- Obsah vnútroštátnych programov kontroly kvality je z právneho hľadiska celkovo v súlade s požiadavkami Spoločenstva.
- Požiadavky na spoločnú metodiku vnútroštátnych kontrol (ohlásenie alebo neohlásenie kontrol vopred, spôsob kontroly, klasifikácia výsledkov) správne ustanovila väčšina členských štátov.
- Uspokojivo sa rozbehlo schvaľovanie programov bezpečnostnej ochrany letísk; väčšina programov preskúmaných inšpektormi Komisie sa zrevidovala po nadobudnutí účinnosti právnych predpisov Spoločenstva.
- Členské štáty nemonitorujú schvaľovanie programov bezpečnostnej ochrany leteckých spoločností rovnako, pričom prednostne sa monitorujú u spoločností, ktorých licenciu vydal kontrolovaný štát.
- Príprava a vykonávanie vnútroštátnych programov odbornej prípravy a výcviku v oblasti bezpečnostnej ochrany sú vo všeobecnosti uspokojujúce.

2.1.2. Účinnosť vnútroštátnej kontroly kvality

Na druhej strane, pri operatívnom vykonávaní vnútroštátnych programov kvality sa odhalili mnohé nedostatky, ktoré sa pri inšpekciách často považujú za závažné; účinnosť vnútroštátnej kontroly kvality je v súčasnosti štrukturálne nedostatočná asi v desiatich členských štátoch.

⁵ Luxembursko sa nepodrobilo inšpekcií príslušného vnútroštátneho orgánu pre chýbajúci vnútroštátny program kontroly kvality, a preto sa začalo konanie o porušení.

⁶ Článok 5 ods. 1 nariadenia (ES) č. 2320/2002.

⁷ Článok 5 ods. 3 a článok 7 ods. 1 nariadenia (ES) č. 2320/2002 a nariadenie Komisie (ES) č. 1217/2003 zo 4. júla 2003 o ustanovení spoločných vymedzení národného programu kontroly kvality bezpečnostnej ochrany civilného letectva, Ú. v. EÚ L 169, 8.7.2003, s. 44.

⁸ Článok 5 ods. 4 nariadenia č. 2320/2002.

⁹ Článok 5 ods. 5 nariadenia č. 2320/2002.

- V mnohých členských štátoch nie je audit ani dost' pravidelný, ani dost' úplný na to, aby bolo možné splniť požiadavku bezpečnostnej ochrany v praxi, podnietiť prevádzkovateľov leteckej dopravy, aby plne uplatňovali postupy a objektívne a v plnom rozsahu informovali o situácii na vnútroštátnej úrovni. Niektoré vnútroštátne orgány nevyužívajú právomoc, ktorá im bola udelená, na diverzifikovanie audítorských metód (bezpečnostné audity, inšpekcie, testy, monitorovacie činnosti).
- Počet použiteľných vnútroštátnych inšpektorov nie je v mnohých členských štátoch vo všeobecnosti dostatočný na to, aby tieto štáty mohli v primeraných časových intervaloch vykonávať úlohy kontroly kvality¹⁰; napríklad priveľa inšpektorov sa prideľuje na výkon iných úloh, najmä regulačných, ktoré im zaberú značnú časť pracovného času. Táto skutočnosť má priamy negatívny vplyv na úroveň súladu, počet a rozsah auditov a prináša so sebou riziko nedostatočných skúseností audítorov.
- Výkonnosť postupu nápravy, to znamená rýchlosť, s akou sa opravujú zistené nedostatky, je rôzna. Vo veľkej väčšine členských štátov sa výkonné právomoci zverené príslušnému orgánu nevyužívajú s dostatočným dôrazom. Postihy sa v niektorých členských štátoch ukladajú iba výnimočne, a to v prípade, že nedôjde k náprave. Tento nedostatok kráča ruka v ruke s nedostatočným počtom monitorovacích inšpekcií v praxi.

Toto zistenie má nevyhnutne vplyv na úroveň dodržiavania predpisov pozorovanú pri inšpekciách Komisie na letiskách.

2.2. Inšpekcie letísk

2.2.1. Reprezentatívna vzorka

Od februára 2004 Komisia vykonala 65 inšpekcií letísk vo všetkých členských štátoch a vo Švajčiarsku. Tieto inšpekcie sa vykonali na 49 rôznych letiskách, čo zodpovedá približne 10 % asi 500 európskych letísk zabezpečujúcich obchodnú prepravu. Z týchto začiatkových inšpekcií na letiskách bolo 16 predmetom opakovanej inšpekcie s cieľom zistiť, či došlo k náprave zistených nedostatkov. V období od júla 2005 do decembra 2006 sa vykonalo 36 nových inšpekcií letísk (väčšinou letísk, ktoré zohrávajú významnú úlohu v sústave letísk kontrolovaných členských štátov), z čoho 13 inšpekcií bolo opakovaných. Táto vzorka je, samozrejme, celkove malá, ale je vhodným východiskom pre kontrolu kvality Spoločenstvom v členských štátoch, ako je stanovená nariadením (ES) č. 2320/2002.

Na vykonanie inšpekcií mala Komisia k dispozícii asi desať inšpektorov zamestnaných na plný úväzok a zároveň jej boli v konkrétnych prípadoch poskytnutí vnútroštátni audítori¹¹.

2.2.2. Prehľad zistených nedostatkov

Výsledky 23 nových začiatkových inšpekcií uskutočnených od júla 2005 umožňujú potvrdiť všeobecné zistenia, ktoré boli identifikované už v prvej správe predloženej Komisiou. Z celkového pohľadu je úroveň bezpečnostnej ochrany v Európskej únii vysoká. Súvisí to s tým, že právne predpisy Spoločenstva sú v niektorých oblastiach prísnejšie a podrobnejšie než

¹⁰ Spoločenstvo národných inšpektorov bezpečnostnej ochrany letectva ponímané v širšom zmysle (na plný alebo čiastočný pracovný úväzok) pozostáva v súčasnosti približne z 350 inšpektorov z útvarov príslušných vnútroštátnych orgánov (EÚ-25).

¹¹ Na základe článku 5 nariadenia (ES) č. 1217/2003 je v súčasnosti určených okolo 70 národných audítorov, ktorí sa v konkrétnych prípadoch zúčastňujú na inšpekciách Komisie. Na obdobie júl 2005 – december 2006 sa teda mohla zabezpečiť účasť 58 národných kontrolórov na začiatkových inšpekciách; na obdobie február 2004 – jún 2005 ich bolo zabezpečených 32.

medzinárodné právne predpisy stanovené v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO)¹². Úroveň bezpečnostnej ochrany však napriek tomu nie je v Európskej únii jednotná, pretože medzi letiskami existujú citeľné rozdiely: Európa preto nie je úplne chránená pred hrozbami. Riadne sa uplatňujú základné zásady ako inšpekcia/detekčná kontrola 100 % cestujúcich a ich príručných batožín, ako aj zapísaných batožín.

Inšpekcie vykonané v roku 2006 zároveň ukázali, že trend zlepšovania pokračuje: z celkového hľadiska bolo totiž zistených o 21 % nedostatkov menej a závažnosť prípadov nesúladu s právnymi predpismi klesla v porovnaní s rokom 2004 o 17 %¹³. Opatrenia sa však nie vždy vykonávajú v súlade s platnými právnymi predpismi Spoločenstva a stále sa pravidelne zisťujú nedostatky, ktoré znižujú celkovú kvalitu opatrení bezpečnostnej ochrany. Ide teda o to, aby sa robilo skôr lepšie než viac.

- Základné postupy kontroly prístupu, ochrany lietadiel, inšpekcie/detekčnej kontroly cestujúcich a ochrany zapísaných batožín sú poznamenané opakovane zisťovanými nedostatkami malej alebo strednej závažnosti.
- Prípady nesúladu s právnymi predpismi Spoločenstva sú často závažnejšie v oblasti inšpekcie/detekčnej kontroly personálu, prehliadky lietadiel, inšpekcie/detekčnej kontroly príručných batožín a nákladu. Napríklad sa stáva, že postupy inšpekcie/detekčnej kontroly na tom istom letisku použité na členov personálu a na cestujúcich nie sú rovnaké, pričom metódy uplatňované na personál sú pružnejšie a neumožňujú systematické zisťovanie zakázaných predmetov.
- Testy uskutočnené počas inšpekcií preukázali, že je potrebné zabezpečiť technické zladenie zariadení bezpečnostnej ochrany, na účely čoho boli prijaté 2 nariadenia (porov. bod 3.1).
- Nakoniec ustanovenia právnych predpisov sa z pohľadu niektorých prevádzkovateľov ukázali ako nepresné, a preto v tejto oblasti takisto došlo k doplneniu predpisov (porov. bod 3.2).

Príčiny týchto nedostatkov sú mnohoraké: častými zjavnými príčinami nesúladu s právnymi predpismi sú ľudský faktor a neodhalenie zakázaných predmetov pri prechode batožín cez röntgenové zariadenie. Preto treba nepretržite vyvíjať úsilie v oblasti dohľadu, odbornej prípravy a prípravy na hrozbu teroristického útoku. Nutnosť vykonať rôzne kontroly bezpečnostnej ochrany za minimálny čas a vysoké tempo striedania lietadiel sú skutočnosťami, ktoré spôsobujú veľmi veľké prevádzkové obmedzenia a môžu byť aj príčinou mnohých nedostatkov. Nedostatky sú priamo späté aj s nedostatočnou, alebo dokonca vyloženou neexistenciou vnútroštátnej kontroly kvality po nadobudnutí účinnosti príslušných právnych predpisov Spoločenstva, keďže účinná kontrola kvality v skutočnosti vyžaduje overenie v praxi.

2.2.3. Závažnosť nedostatkov a uplatnenie článku 15 nariadenia č. 1486/2003

Závažnosť zistených nedostatkov netreba podceňovať: pri deviatich začiatkových inšpekciách sa zistili závažné nedostatky, ktoré sa odrazili na systéme bezpečnostnej ochrany. So zreteľom na zásadu jednotnej kontroly bezpečnostnej ochrany ustanovenej nariadením 2320/2002 môžu

¹² Príloha 17 k Montrealskému dohovoru.

¹³ Štatistiky zahrňujúce oblasti bezpečnostnej ochrany v rámci bodov uvedených v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2320/2002.

mať nedostatky často priamy negatívny vplyv na bezpečnostnú ochranu ostatných letísk v Únii.

Komisia preto požaduje v súlade s právnym predpisom¹⁴ od dotknutých členských štátov, aby bezodkladne uskutočnili nápravu v prípadoch, keď si to závažnosť nedostatkov vyžaduje. Ak nedôjde k okamžitej náprave, všetky členské štáty budú nútené urobiť na svojich letiskách kompenzačné opatrenia, ktoré sú v mnohých prípadoch nákladné. Od roku 2004 Komisia uplatnila článok 15 nariadenia (ES) 1486/2003 17-krát, z toho 4-krát počas obdobia, na ktoré sa vzťahuje táto druhá správa. Tento vývoj potvrdzuje väčšiu ochotu členských štátov naprávať najzávažnejšie nedostatky čo možno najrýchlejšie po ich zistení. Táto vývojová zmena je najvýznamnejším výdobytkom.

2.2.4. Monitorovacie inšpekcie a postup nápravy

Ako sa uvádza v správe za rok 2005, s uspokojením možno konštatovať, že členské štáty pozitívne prijali správy Komisie z inšpekcií. S cieľom overiť výkonnosť postupu nápravy prípadov nesúladu zistených pri inšpekciách, ktorý je poslednou fázou inšpekcií, uskutočnila Komisia za osemnástich mesiacov, na ktoré sa vzťahuje táto správa, 13 monitorovacích inšpekcií v 13 členských štátoch. Tieto inšpekcie ukázali, že:

- úroveň nápravy je značne nedostatočná: často sa stáva, že keď členský štát oznámi, že sa vykonali nápravy vyžadované Komisiou a vnútroštátne overovacie audity, v skutočnosti došlo k uspokojivej náprave iba časti závažných nedostatkov,
- opatrenia bezpečnostnej ochrany, ktoré sa naprávajú najťažšie, sa často týkajú inšpekcie/detekčnej kontroly personálu a bezpečnostnej ochrany lietadiel,
- priemerná doba nápravy nedostatkov je dosť dlhá, o niečo málo dlhšia než jeden rok; existujú však podstatné rozdiely, ktoré často odhaľujú dynamickosť príslušného vnútroštátneho orgánu a dotknutých prevádzkovateľov.

Keď je postup nápravy neuspokojivý (príliš malá miera súladu, príliš dlhá doba nápravy) a po tom, čo sa vyčerpali iné prostriedky, treba, aby Komisia začala voči dotknutému členskému štátu konanie o porušení. Komisia bola nútená uplatniť tento postup dvakrát, a to v roku 2005 a 2006, kedy vyvíjala tlak na príslušný vnútroštátny orgán, aby využil svoje výkonné právomoci, ktoré mu boli zverené v rámci vnútroštátneho programu kontroly kvality¹⁵.

3. ÚPRAVY PREDPISOV V ROKU 2006

Článkom 4 ods. 2 nariadenia č. 2320/2002¹⁶ sa ustanovuje, že Komisia prijme nevyhnutné opatrenia na vykonanie a technické prispôsobenie sa spoločných základných noriem uvedených v prílohe k tomuto nariadeniu v súlade s postupom komitológie uvedenom v článku 5 rozhodnutia Rady 1999/468/ES¹⁷ (postup regulačného výboru). Komisii pomáha

¹⁴ V článku 15 nariadenia Komisie (ES) č. 1486/2003 z 22. augusta 2003 ustanovujúceho postupy vykonávania inšpekcií Komisie v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva, sa stanovuje, že „ak inšpekcia odhalí vážny nedostatok ktorý je považovaný za taký, ktorý má významný vplyv na celkovú úroveň bezpečnostnej ochrany civilného letectva Spoločenstva, Komisia bezodkladne o tom informuje príslušné orgány“. Ú. v. EÚ L 213, 23.8.2003, s. 3.

¹⁵ Konania začaté voči Luxembursku a Fínsku.

¹⁶ Ú. v. ES L 355, 30.12.2002, s. 1.

¹⁷ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

výbor predstaviteľov členských štátov založený podľa článku 9 nariadenia 2320/2002. Tento postup umožňuje urýchlené prijímanie opatrení podľa potreby.

Tento výbor sa od júla 2005 do decembra 2006 zišiel pri 12 príležitostiach, aby pomohol Komisii pri príprave bezpečnostných právnych predpisov pre letectvo. V priebehu svojej práce v roku 2006 dal výbor priaznivé posudky na šesť vykonávacích predpisov prijatých Komisiou. V rámci schvaľovacieho procesu bol Európsky parlament informovaný v súlade s požiadavkami článku 7 rozhodnutia Rady 1999/468/ES¹⁸.

3.1. Normy pre všetky hlavné druhy bezpečnostného vybavenia

Obe nariadenia boli súčasťou prebiehajúcej práce Komisie s cieľom zahrnúť do nariadenia č. 622/2003 výkonnostné normy pre všetky hlavné druhy bezpečnostného vybavenia používaného na letiskách EÚ. Tieto požiadavky zabezpečia základný štandard pre takéto vybavenie používané v celej EÚ a prispievajú k zlepšeniu výsledkov testov vykonávaných počas prehliadok.

- V nariadení Komisie (ES) č. 1448/2006¹⁹, ktoré bolo prijaté 29. septembra 2006 a účinnosť nadobudlo 20. októbra 2006, sa ustanovujú výkonnostné normy pre systémy detekcie výbušnín (EDS) používané na letiskách Spoločenstva.
- Nariadením Komisie (ES) č. 1862/2006²⁰, ktoré bolo prijaté 15. decembra 2006 a účinnosť nadobudlo 5. januára 2007, sa ustanovujú výkonnostné normy pre prechodové detektory kovu (WTMDs) používané na letiskách Spoločenstva.

3.2. Medzery v súčasných právnych predpisoch, na ktoré upozornili inšpekcie Komisie

Dve nariadenia vychádzajú sčasti z výsledkov inšpekcí Komisie, ktoré upozornili na nedostatky, resp. slabiny v súčasných právnych predpisoch. V tomto smere spätná väzba inšpektorov Komisie a analýza výsledkov inšpekcí Komisiou zdôraznila potrebu presnejších požiadaviek vo viacerých prípadoch.

- V nariadení Komisie (ES) č. 240/2006²¹, ktoré bolo prijaté 10. februára a účinnosť nadobudlo 3. marca 2006, sa spresňujú bezpečnostné postupy u vozidiel, ktoré vstupujú do „zabezpečených oblastí“ letísk.
- Nariadením Komisie (ES) č. 831/2006²², ktoré bolo prijaté 2. júna 2006 a účinnosť nadobudlo 1. januára 2007, sa stanovujú lepšie harmonizované pravidlá bezpečnosti leteckého nákladu.

3.3. Technologický vývoj v oblasti bezpečnosti letectva

Technologický vývoj v oblasti bezpečnosti letectva by nemali brzdiť právne požiadavky Spoločenstva. Želania odvetvia dali podnet pre regulačné riešenie s plnou podporou Komisie a členských štátov. Nariadením Komisie (ES) č. 65/2006²³ sa poskytuje členským štátom možnosť za vymedzených podmienok odchyliť sa od technických noriem stanovených v

¹⁸ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

¹⁹ Ú. v. EÚ L 271, 30.9.2006, s. 31.

²⁰ Ú. v. EÚ L 358, 16.12.2006, s. 36.

²¹ Ú. v. EÚ L 40, 11.2.2006, s. 3.

²² Ú. v. EÚ L 150, 3.6.2006, s. 4.

²³ Ú. v. EÚ L 11, 17.1.2006, s. 4.

právnych predpisoch, aby odskúšali nové technológie. Takéto pokusy sa budú povoľovať na maximálne obdobie 30 mesiacov, po ktorom by sa malo prijať rozhodnutie, či sa nová technológia zahrnie do právnych predpisov Spoločenstva ako akceptovaná bezpečnostná metóda, alebo nie.

3.4. Riziko kvapalných výbušnín

Nariadenie Komisie (ES) č. 1546/2006²⁴, ktoré bolo prijaté 4. októbra 2006 a účinnosť nadobudlo 6. novembra 2006, vyplynulo z udalostí, ktoré sa stali 10. augusta 2006 v Spojenom kráľovstve. V tento deň spravodajské služby Spojeného kráľovstva zachytili plán teroristov vyhodit' do vzduchu niekoľko lietadiel počas letu pomocou po domácky vyrobených kvapalných výbušnín z chemikálií používaných v domácnosti.

Útvary Komisie potom konzultovali s vedúcimi technickými a vedeckými expertmi Európy na bezpečnosť letectva, ako sa najlepšie zaoberať hrozbou. Viedli dialóg s členskými štátmi a zainteresovanými asociáciami zastupujúcimi letiská, aerolínie a maloobchodníkov na letiskách, aby minimalizovali negatívne účinky, ktoré môže mať vytvorenie akýchkoľvek nových pravidiel pre túto záležitosť na leteckú dopravu v Spoločenstve. Osobitnú obavu vzbudzoval nedostatok akejkoľvek formy vybavenia/technológie na trhu, ktorá by bola dokázateľne rýchlo a presne schopná analyzovať, či uzatvorená fľaša neobsahuje kvapalné výbušniny. Toto nariadenie, ktoré obmedzuje množstvá jednotlivých tekutín, ktoré si cestujúci môžu doniesť, na balenie s obsahom 100 ml a vyžaduje, aby sa počet balení zmestil do jedného priesvitného opakovateľne uzatvárateľného plastového vrečka maximálnej veľkosti 1 liter, by sa malo revidovať každých 6 mesiacov z hľadiska technického vývoja, prevádzkových dôsledkov na letiskách a vplyvu na cestujúcich.

Komisia v rámci prípravnej technickej práce spustila aj štúdie na vytvorenie databázy leteckých nákladov známych zasielateľov, používanie psov na vyhľadávanie výbušnín a koncepcie hodnoverných cestujúcich.

4. OTÁZKY PRE BUDÚCNOSŤ

V roku 2007 by sa predovšetkým malo pokračovať v činnostiach v týchto oblastiach:

- Činnosti zamerané na výkonnosť kontroly kvality príslušnými orgánmi členských štátov.

Kontrola kvality členských štátov bola doteraz hodnotená ako slabý článok v celkovom systéme bezpečnostnej ochrany civilného letectva. Jej následné posilnenie musí teda pôsobiť ako hybná páka. Predovšetkým je nevyhnutné, aby členské štáty uskutočňovali činnosti kontroly kvality v súlade s požiadavkami Spoločenstva a poučenie z týchto činností šírili na všetkých letiskách. V tejto súvislosti je zároveň potrebné kombinovať uvoľnenie ľudských zdrojov – potrebných inšpektorov s použitím vhodných výkonných právomocí. Podporiť bude možné aj spoluprácu medzi členskými štátmi v oblasti auditu s cieľom pravidelne vyhodnocovať prevádzkovateľov, ktorí podnikajú na úrovni EÚ. Komisia bude sama za seba naďalej vykonávať inšpekcie a v prípadoch, kedy to bude potrebné, bude iniciovať konanie o porušení.

- Činnosti zamerané na zlepšenie existujúceho regulačného rámca.

²⁴ Ú. v. EÚ L 286, 17.10.2006, s. 6.

Na účely upevnenia doplnkovosti kontrol kvality Spoločenstva a vnútroštátnych kontrol kvality bude zároveň potrebné zrevidovať nariadenia (ES) č. 1486/2003 a č. 1217/2003. Bude treba podrobnejšie špecifikovať požiadavky na vnútroštátne audity a nápravy, ako aj požiadavky na proporionalitu kontrol kvality vo vzťahu k vnútroštátnym letiskovým systémom.

Po druhé, keďže pre proces bezpečnostnej kontroly je dôležitý ľudský faktor, Komisia skúma návrhy na zlepšenie požiadaviek na odbornú prípravu bezpečnostných pracovníkov.

A nakoniec, úmyslom Komisie je, aby sa nariadenie (ES) č. 622/2003 ďalej pravidelne vyvíjalo s cieľom revidovať bezpečnostné požiadavky vždy, keď sú odôvodnené technickým vývojom alebo potrebou ďalšieho spresnenia na úrovni Spoločenstva.

Všeobecnejšie Komisia plánuje opäť prehodnotiť stálu potrebu množstva regulačných požiadaviek v oblasti bezpečnosti letectva na základe prevádzkových skúseností a aktualizovaných hodnotení rizika. Následné incidenty v posledných rokoch vyvolávajú potrebu núdzového konania, ktoré reaguje na bezprostredné hrozby a vyvíja pomerne vysoký tlak na dostupné prostriedky bezpečnostnej kontroly a prevádzkové požiadavky na úrovni letísk. Je však jasné, že revízia a následné zrušenie alebo predefinovanie niektorých bežných požiadaviek vyvolá potrebu najprv prijať návrh Komisie na nové, zjednodušené a flexibilnejšie rámcové nariadenie, ktoré je v súčasnosti v legislatívnom procese.

Uľahčenie prevádzky má pomerne veľký potenciál, ak sa nájdu spôsoby rozšírenia koncepcie EÚ vykonávať bezpečnostné kontroly na jednom mieste na tretie krajiny s podobným zmýšľaním a rovnako vysokými normami bezpečnosti. Komisia aktívne pracuje na tejto koncepcii a prvé výsledky očakáva už čoskoro po prijatí nového rámcového nariadenia.

Príloha 1. Inšpekcie Komisie podľa členských štátov k 31. 12. 2006

Členský štát	Počet inšpekcií v období 2004 – jún 2005 (vrátane monitorovacích inšpekcií)	Počet inšpekcií v období júl 2005 – december 2006 (vrátane monitorovacích inšpekcií)	SPOLU: inšpekcie 2004/2006 (vrátane monitorovacích inšpekcií)
Belgicko	2	1	3
Česká republika	1	1	2
Dánsko	2	2	4
Nemecko	3	3	6
Estónsko	-	2	2
Grécko	3	3	6
Španielsko	3	1	4
Francúzsko	3	3	6
Írsko	2	2	4
Taliansko	2	3	5
Cyprus	1	2	3
Lotyšsko	1	2	3
Litva	1	2	3
Luxembursko	2	-	2
Maďarsko	1	1	2
Malta	1	1	2
Holandsko	2	1	3
Rakúsko	3	2	5
Poľsko	1	3	4
Portugalsko	2	1	3
Slovinsko	1	2	3
Slovensko	-	2	2
Fínsko	1	3	4
Švédsko	2	1	3
Spojené kráľovstvo	2	2	4
Švajčiarsko	-	1	1
SPOLU	42*	47*	89

* V týchto údajoch nie sú zahrnuté dve technické hodnotenia, ktoré sa jedno za druhým uskutočnili v Bulharsku a Rumunsku v rámci prípravy pristúpenia týchto krajín k Európskej únii 1. januára 2007.