



V Bruseli 9. 7. 2013
COM(2013) 523 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

**VÝROČNÁ SPRÁVA ZA ROK 2012 O VYKONÁVANÍ NARIADENIA (ES) Č.
300/2008 O SPOLOČNÝCH PRAVIDLÁCH V OBLASTI BEZPEČNOSTNEJ
OCHRANY CIVILNÉHO LETECTVA**

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Táto správa sa vzťahuje na obdobie od 1. januára do 31. decembra 2012.

ÚVOD

Rok 2012 sa vyznačoval tým, že skončilo prvé prechodné obdobie pre nové opatrenia bezpečnostnej ochrany letectva zavedené nariadením (ES) č. 300/2008 a jeho vykonávacími ustanoveniami. Toto obdobie sa týkalo požiadavky, či vytvoriť bezpečný dodávateľský reťazec pre dodávky potrebné počas letu a letiskové dodávky, alebo uskutočňovať 100% detekčnú kontrolu týchto dodávok pri vstupe do vyhradených bezpečnostných priestorov na letiskách. Komisia pri svojich inšpekciách počas roka 2012 preto kládla veľký dôraz na overenie dodržiavania týchto nových požiadaviek.

Okrem toho boli podstatne zmenené doplňujúce ustanovenia nariadenia (ES) č. 300/2008. Na jednej strane majú zmeny za cieľ doladiť, alebo ďalej vysvetliť existujúce postupy pre niektoré opatrenia bezpečnostnej ochrany letectva. Na druhej strane boli zavedené úplne nové opatrenia pre letecký náklad a leteckú poštu, ktoré sa prepravujú do Únie („ACC3“). A nakoniec sa podstatne posilnil režim overovania bezpečnostnej ochrany letectva EÚ. Neskoršie boli zahrnuté dve zmeny, ktoré budú zavedené v polovici roka 2014, aby sa zaistil bezpečný dodávateľský reťazec a spoľahlivý systém overovania na letiskách tretích krajín, na ktorých sa letecký náklad a letecká pošta smerujúca do Únie nakladá na palubu lietadiel. Bolo to v reakcii na letecký incident s bombou v leteckom náklade z Jemenu, ku ktorému došlo v októbri 2010.

Pokiaľ ide o tekuté výbušniny, prehodnotenie súčasnej hrozby pre civilné letectvo potvrdilo, že súvisiace riziko sa ešte stále musí považovať za vysoké a musí sa riešiť opatreniami bezpečnostnej ochrany letectva. V priebehu roku sa však jasne ukázalo, že odstránenie súčasných obmedzení týkajúcich sa prevážania tekutín, rozprašovačov a gélov (LAG – liquids, aerosols and gels) v príručnej batožine v lehote do 29. apríla 2013 by nebolo možné uskutočniť kvôli prevádzkovým ťažkostiam so zariadeniami na detekčnú kontrolu, ktoré by pravdepodobne mali za následok značné nepríjemnosti pre cestujúcich leteckej dopravy. Bol spracovaný návrh právneho predpisu s cieľom revidovať prístup postupným zavádzaním detekčných kontrol do 31. januára 2014 počínajúc tekutinami, rozprašovačmi a gélmí zakúpenými v bezcolnej zóne.

A nakoniec boli uzatvorené dohody o vzájomnom uznávaní príslušných režimov bezpečnostnej ochrany leteckého nákladu a pošty EÚ a Spojených štátov amerických (USA). Je to významný úspech z hľadiska vývozu EÚ, ktorý odstraňuje duplicitu v uplatňovaní opatrení bezpečnostnej ochrany, čo sa naopak premieta do nákladov a časových úspor prevádzkovateľov leteckého nákladu a pošty.

PRVÁ ČASŤ

INŠPEKCIE

1. VŠEOBECNE

Na základe nariadenia (ES) č. 300/2008 musí Komisia vykonávať inšpekcie orgánov bezpečnostnej ochrany civilného letectva („príslušných orgánov“) jednotlivých členských štátov, ako aj inšpekcie na letiskách v EÚ. Do programu Únie je zahrnuté aj Švajčiarsko, kým Nórsko a Island kontroluje podľa paralelných ustanovení Dozorný úrad EZVO (ďalej len „ESA“). Na vykonávanie inšpekcií má Komisia tím 10 inšpektorov bezpečnostnej ochrany letectva na plný a čiastočný pracovný úväzok. Na tejto inšpekčnej činnosti sa podieľa skupina národných inšpektorov vymenovaných členskými štátmi, Islandom, Nórskom a Švajčiarskom, ktorých certifikovala Komisia na základe nového právneho rámca. V roku 2012 sa zúčastnilo na inšpekciách 57 týchto národných inšpektorov. V prílohe sa nachádza tabuľka so zhrnutím všetkých doterajších činností Komisie a ESA týkajúcich sa monitorovania dodržiavania predpisov.

2. INŠPEKCIE PRÍSLUŠNÝCH VNÚTROŠTÁTNYCH ORGÁNOV

Komisia počas roka 2012 monitorovala jedenásť (11) príslušných orgánov, pričom boli všetky tieto orgány podrobené jej predchádzajúcim inšpekciám. U mnohých členských štátov tieto inšpekcie ukázali podstatné zlepšenia v porovnaní s minulosťou. Najbežnejšie nedostatky zistené v roku 2012 boli podobné ako tie, ktoré boli zistené v inšpekciách v roku 2011 a väčšinou súviseli s neúplným zosúladením národných programov bezpečnostnej ochrany civilného letectva a národných programov kontroly kvality s novým právnym rámcom nariadenia (ES) č. 300/2008.

Pokiaľ ide o vykonávanie opatrení bezpečnostnej ochrany letectva, v niektorých členských štátoch sa našli dôkazy o neschopnosti rýchlo odhaliť a napraviť nedostatky. Niektoré členské štáty nemonitorovali všetky aspekty právnych predpisov a na určitých letiskách vnútroštátne orgány nevykonávali inšpekcie po dlhú dobu. Následné činnosti boli niekedy neprímerané, alebo sa nevykonávali, a nezriedka sa zistili významné oneskorenia pri odstraňovaní nedostatkov. Všetky členské štáty mali možnosť uložiť sankcie, ale tie neboli vždy dostatočne prísne, alebo uplatnené tak, aby mali odrádzajúci účinok.

Finančná kríza a z toho vyplývajúci tlak na verejné rozpočty v niektorých členských štátoch ovplyvnili zdroje, ktoré sú k dispozícii na vnútroštátne činnosti monitorovania súladu.

3. PRVÉ INŠPEKCIE NA LETISKÁCH

V priebehu roka 2012 bolo vykonaných dvadsaťtri (23) prvých inšpekcií na letiskách, čo je zvýšenie o štyri inšpekcie v porovnaní s rokom 2011, hlavne kvôli tomu, že bolo zahrnutých mnoho menších letísk, ktoré potrebujú menší počet inšpektorov. Inšpekcie sa týkali všetkých kapitol (aj keď nie vo všetkých inšpekciách). Celkový podiel kľúčových opatrení, ktoré splňali požiadavky v roku 2012, vzrástol na 83 %.

Zistené nedostatky, ktoré sa vyskytovali v oblastiach tradičných opatrení¹, boli zvyčajne zavinené ľudským faktorom. Týkali sa hlavne kvality detekčnej kontroly zamestnancov, ako aj niektorých požiadaviek na bezpečnostnú ochranu nákladu. Výzvou bola aj naďalej predovšetkým nedostatočná kvalita ručných prehliadok zamestnancov. Pokiaľ ide o náklad, neboli požiadavky splnené väčšinou v súvislosti so štandardami vykonávania detekčných kontrol. Tieto problémy spôsobené ľudským faktorom by sa mali riešiť prostredníctvom lepšej odbornej prípravy a kontroly.

Okrem toho neboli ešte na letiskách, na ktorých prebehli inšpekcie v roku 2012, uspokojivo vykonané určité dodatočné opatrenia na základe nového regulačného rámca podľa nariadenia (ES) č. 300/2008. K neplneniu požiadaviek dochádzalo v súvislosti s metódami a štandardmi týkajúcimi sa bezpečnostných kontrol dodávok potrebných počas letu a predovšetkým letiskových dodávok (prípady neúplného využívania bezpečného dodávateľského reťazca) a chýbajúcim posudzovaním rizík, ktorého cieľom je stanoviť častosť výskytu hliadok na letiskách, s opakovanou certifikáciou kontrolórov, ktorí pracujú s röntgenovým zariadením a systémami detekcie výbušných zariadení a s vysoko rizikovým nákladom a poštou. Príslušné orgány členských štátov by mali aktívne presadzovať uplatňovanie týchto nových ustanovení.

4. NÁSLEDNÉ INŠPEKCIE

V súlade s článkom 13 nariadenia č. 72/2010² Komisia pravidelne vykonáva obmedzený počet následných inšpekcí. Takéto následné inšpekcie sa často vykonávajú v prípadoch, keď sa počas prvej inšpekcie odhalia viaceré vážne nedostatky, ako aj, hoci v menšej miere, na náhodnom základe na overenie správneho vykonávania vnútroštátnych činností v oblasti monitorovania dodržiavania predpisov a podávania správ. Počas roku 2012 boli vykonané tri (3) takéto činnosti a vo väčšine prípadov sa nimi potvrdila náprava zistených nedostatkov.

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

Spisy z inšpekcie sa neuzavrú, kým sa Komisia neuistí, že boli vykonané primerané nápravné opatrenia. V roku 2012 bolo uzatvorených 24 spisov (14 letísk a 10 príslušných orgánov). Na konci roka zostalo otvorených celkovo 14 spisov z inšpekcí príslušného orgánu a 27 spisov z inšpekcí letísk.

Ak sa nedostatky zistené na letisku považujú za také vážne, že predstavujú významné ohrozenie celkovej úrovne bezpečnostnej ochrany civilného letectva v Únii, Komisia uplatní článok 15 nariadenia (EÚ) č. 72/2010. To znamená, že všetky ostatné príslušné orgány sú varované o tejto situácii a v súvislosti s letmi z predmetného letiska by bolo potrebné zväziť dodatočné opatrenia. Jeden postup podľa článku 15 sa začal v máji 2012 a uzavrel sa o mesiac neskôr, keď boli nedostatky uspokojivo odstránené.

Ďalším prípadným vynucujúcim opatrením v najzávažnejších prípadoch alebo v prípadoch dlhotrvajúceho nenapravenia nedostatkov alebo ich opakovaného výskytu je začatie konania vo veci porušovania predpisov. V roku 2012 sa po inšpekciách národných orgánov začalo jedno konanie vo veci porušovania predpisov. Príslušný členský štát nedodržiaval národný program bezpečnostnej ochrany letectva. Počas roka bolo možné po náprave zistených

¹ Opatrenia sú definované ako „tradičné“, keď sú uplatniteľné už na základe právneho rámca nariadenia (ES) č. 2320/2002.

² Nariadenie Komisie (EÚ) č. 72/2010 z 26. januára 2010, ktorým sa ustanovujú postupy vykonávania inšpekcí Komisie v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, Ú. v. EÚ L 23, 27.1.2010, s.1.

nedostatkov uzavrieť tri (3) prípady porušenia predpisov. Na konci roka 2012 nebolo vedené žiadne konanie vo veci porušovania predpisov.

6. VLASTNÉ HODNOTENIA ČLENSKÝCH ŠTÁTOV

Podľa bodu 18.1 prílohy II k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 18/2010³ sú členské štáty povinné predložiť Komisii do konca marca každého roka výročnú správu o výsledkoch svojho vnútroštátneho monitorovania dodržiavania predpisov za obdobie od januára do decembra predchádzajúceho roka. Príspevky členských štátov za vykazované obdobie od januára do decembra 2011 boli doručené načas a všetky zodpovedali vzoru Komisie. Hlavné zistené nedostatky sa týkali toho, že niektoré členské štáty ešte nezaviedli všetky opatrenia bezpečnostnej ochrany, nevykonávali dostatočné skryté testovanie a neboli schopné ďalej posilniť svoje následné činnosti a systém presadzovania. Okrem toho bola zistená nedostatočná vnútroštátna kontrola kvality oprávnených zástupcov / dodávateľov a známych odosielateľov /dodávateľov okrem prípadnej kontroly na účely overovania.

DRUHÁ ČASŤ

PRÁVNE PREDPISY A DOPLNKOVÉ NÁSTROJE

1. VŠEOBECNE

Incident s bombovým útočníkom na Vianoce 2009, ktorý mal bombu pod odevom, bombový incident s nákladom z Jemenu koncom roka 2010, niekoľko ohrození laserového ukazovadla začiatkom roka 2012 a potenciálne počítačové útoky, ako aj pretrvávajúca vysoká zraniteľnosť tekutých výbušnín, slúžili ako pripomenutie, že civilné letectvo je aj naďalej terčom útokov vo forme nových a inovačných spôsobov, ktoré by sa mali riešiť príslušnými ochrannými opatreniami vychádzajúcimi z rizika.

Nové legislatívne akty týkajúce sa bezpečnostnej ochrany letectva prijaté v roku 2012 mali za cieľ, po prvé, ďalej zdokonaľiť právny rámec na základe nariadenia (ES) č. 300/2008, a po druhé, vymedziť nové spoločné základné normy pre overovanie bezpečnostnej ochrany letectva EÚ.

2. PRIJATÉ DOPLŇUJÚCE LEGISLATÍVNE AKTY

V roku 2012 boli prijaté tieto nové legislatívne akty:

- nariadenie (EÚ) č. 173/2012⁴, pokiaľ ide o objasnenie a zjednodušenie určitých špecifických opatrení na ochranu bezpečnosti letectva;
- nariadenie (EÚ) č. 711/2012⁵ týkajúce sa metód používaných na detekčnú kontrolu osôb iných, ako sú cestujúci, a predmetov, ktoré majú pri sebe;

³ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 18/2010 z 8. januára 2010, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 300/2008, Ú. v. EÚ L 7, 12.1.2010, s. 3.

⁴ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 173/2012 z 29. februára 2012, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 185/2010, Ú. v. EÚ L 59, 1.3.2012, s. 1.

- nariadenie (EÚ) č. 1082/2012⁶ v súvislosti s overovaním bezpečnostnej ochrany letectva v EÚ;
- rozhodnutie C(2012) 1228⁷, pokiaľ ide o objasnenie a zjednodušenie určitých špecifických opatrení na ochranu bezpečnosti letectva;
- rozhodnutie C(2012) 5672⁸ o ustanovení podrobných opatrení na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany civilného letectva, pokiaľ ide o letecký náklad a letecké poštové zásielky;
- rozhodnutie C(2012) 5880⁹, pokiaľ ide o metódy používané na detekčnú kontrolu osôb iných, ako sú cestujúci, a predmetov, ktoré majú pri sebe.

Ich konečné znenie bolo dohodnuté počas 6 riadnych zasadnutí Regulačného výboru pre bezpečnostnú ochranu letectva, 6 stretnutí poradnej skupiny zúčastnených strán venovaných bezpečnostnej ochrane letectva a na niekoľkých poradách osobitnej pracovnej skupiny, na ktorých sa zúčastnili členské štáty a odvetvie leteckej dopravy.

3. DATABÁZA OPRÁVNENÝCH ZÁSTUPCOV A ZNÁMYCH ODOSIELATEĽOV

Databáza RAKC, „Európska databáza oprávnených zástupcov a známych odosielateľov“¹⁰, bola jediný primárny právny nástroj, do ktorého môžu oprávnení zástupcovia od 1. júna 2010 nahliadnuť pri prijímaní zásielok iného oprávneného zástupcu alebo známeho odosielateľa (overeného z hľadiska bezpečnostnej ochrany letectva EÚ); od 1. februára 2012 obsahuje zoznam leteckých dopravcov oprávnených prepravovať náklad a poštu do EÚ z letísk tretích krajín. Funguje na základe rámcovej zmluvy Komisie. V databáze RAKC bolo na konci roka 2012 evidovaných približne 16 000 oprávnených zástupcov, známych odosielateľov (overených z hľadiska bezpečnostnej ochrany letectva EÚ) a subjektov ACC3. Ich zmluvne dohodnutá miera dostupnosti vo výške 99,5 % sa v roku 2012 tiež priebežne dodržiavala.

4. INŠPEKCIE NA LETISKÁCH EÚ – PRÍRUČKY

Na základe nariadenia (ES) č. 300/2008 a nariadenia (EÚ) č. 72/2010 musí byť monitorovanie dodržiavania požiadaviek na bezpečnostnú ochranu civilného letectva útvarmi Komisie objektívne a musí sa pri ňom používať štandardná metodika.

S cieľom prispieť k tomuto cieľu Komisia zostavila a udržiava dve komplexné príručky s podrobnými pokynmi a usmerneniami pre inšpektorov EÚ v tejto oblasti. Jedna príručka zahŕňa inšpekcie v oblasti bezpečnostnej ochrany leteckého nákladu a druhá sa zaoberá inšpekciami letísk. V apríli 2012 boli obidve príručky revidované, aby sa zohľadnili posledné

⁵ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 711/2012 z 3. augusta 2010, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 185/2010, Ú. v. EÚ L 209, 4.8.2012, s. 1.

⁶ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1082/2012 z 9. novembra 2012, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 185/2010, Ú. v. EÚ L 324, 22.11.2012, s. 25.

⁷ Rozhodnutie C(2012) 1228 final oznámené všetkým členským štátom 29. februára 2012; neuverejnené v Ú. v. EÚ.

⁸ Rozhodnutie C(2012) 5672 final oznámené všetkým členským štátom 10. augusta 2012; neuverejnené v Ú. v. EÚ.

⁹ Rozhodnutie C(2012) 5880 final oznámené všetkým členským štátom 23. augusta 2012; neuverejnené v Ú. v. EÚ.

¹⁰ Komisia vytvorila túto databázu, ktorej používanie je povinné pre subjekty v dodávateľskom reťazci na základe nariadenia (EÚ) č. 185/2010 a rozhodnutia (2010) 774.

zmeny zavedené do vykonávacích predpisov a doplnili ďalšie pokyny a usmernenia pre inšpektorov.

TRETIA ČASŤ

SKÚŠKY, ŠTÚDIE A NOVÉ INICIATÍVY

1. SKÚŠKY

„Skúška“ sa v zmysle právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva vykonáva, keď sa členský štát dohodne s Komisiou, že bude určitý čas používať osobitné prostriedky alebo metódu, ktorá nie je uznaná právnymi predpismi, a dočasne nimi nahradí jednu z uznaných bezpečnostných kontrol 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 vyhodnotenie novej bezpečnostnej kontroly zavedenej ako doplnok k jednej alebo viacerým kontrolám, na ktoré sa už vzťahujú právne predpisy.

Počas roka 2012 sa skúšky a hodnotenia konali v Luxembursku, Španielsku, Francúzsku, Holandsku a Spojenom kráľovstve. Týkali sa používania simulačných komôr stopovej detekcie (náklad a pošta), analyzátorov topánok na kontrolu obuvi z hľadiska prítomnosti kovových zbraní, bezpečnostných skenerov so spätným odrazom röntgenových lúčov, rôznych algoritmov pre bezpečnostné skenery, detekčnej kontroly príručnej batožiny, ktorú si cestujúci odbavujú sami a kombinovaného používania ručných detektorov kovov a stopovej detekcie výbušnín pre detekčnú kontrolu cestujúcich v špecifických prípadoch.

2. ŠTÚDIE A SPRÁVY

V polovici roka 2012 konzultant, spoločnosť Booz&Co, predložil konečnú správu o obrazovej projekcii ohrozenia (TIP), ktorá sa vo veľkom rozsahu používa na letiskách EÚ na detekčnú kontrolu príručnej batožiny, predmetov, ktoré majú cestujúci pri sebe a podanej batožiny. Predovšetkým sa v nej potvrdilo, že ak sa TIP náležite zavedie, má potenciál kladne ovplyvniť výkon kontrolórov. Tiež sa v nej však dospelo k záveru, že na základe platného právneho rámca zavádzania nie je možné zistiť rozdiel vo výkonnosti kontroly zakázaných predmetov medzi letiskami, ktoré majú obrazovú projekciu ohrozenia a tými, čo ju nemajú. Konzultant preto vydal mnoho odporúčaní na zlepšenie súčasného rámca zavádzania.

Okrem toho ten istý zmluvný dodávateľ pracoval na štúdiu, v ktorej sa posudzoval vplyv detekčnej kontroly tekutín, rozprašovačov a gélov (LAG) na letiskách s ohľadom na (pôvodne plánovaný) termín 29. apríla 2013 pre odstránenie obmedzení týkajúcich sa tekutín, rozprašovačov a gélov (LAG), ktoré majú pri sebe cestujúci. Štúdia bola doplnená prehodnotením Komisie týkajúcim sa hrozby a rizika tekutých výbušnín, čo viedlo k záveru, že riziko spojené s týmito látkami je aj naďalej vysoké a musí sa náležite riešiť detekčnými kontrolami. A nakoniec údaje získané v prieskumoch a konzultáciách s odvetvím leteckej dopravy a v intenzívnych pracovných skupinách s členskými štátmi ukázali, že ak by sa mal vyššie uvedený termín dodržať, dopyt po systémoch detekcie tekutých výbušnín (LEDS) by prekročil ich ponuku, pokiaľ by sa mala plne uplatňovať detekčná kontrola LAG, s veľmi

pravdepodobným scenárom prevádzkových ťažkostí na európskych letiskách a veľkých neprijemností pre príslušných cestujúcich¹¹.

Komisia s členskými štátmi intenzívne posudzovala tri hlavné možnosti zahrnuté do správy nezávislého Vedeckého výboru pre vznikajúce a novo identifikované zdravotné riziká (SCENIHR) týkajúcej sa vplyvu röntgenových skenerov na zdravie¹²: a) žiadne zmeny platných právnych predpisov, b) doplnenie bezpečnostných skenerov so spätným odrazom röntgenových lúčov do zoznamu povolených metód detekčných kontrol cestujúcich a c) zmena platných právnych predpisov v tom zmysle, že už zavedené röntgenové bezpečnostné skenery, ktoré vyžarujú žiarenie pod určitou hornou hranicou, by sa mohli používať až do konca ich ekonomickej životnosti. Správa bola nadväzujúcim záväzkom Komisie k legislatívnemu návrhu v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva a bola schválená 26. apríla 2012.

3. NOVÉ INICIATÍVY

Jedným z hlavných súborov prebiehajúcej spoločnej tvorby pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva je zmena platných právnych predpisov o obmedzeniach v preprave tekutín, gélov a rozprašovačov. Odstránenie týchto obmedzení sa plánovalo mnoho rokov a bolo predmetom niekoľkých predchádzajúcich revízií právnych predpisov. V roku 2012 sa Komisia spolu s členskými štátmi, letiskami a výrobcami detekčných zariadení zúčastnila na skúškach a angažovala sa v štúdiu. Viedlo to k záveru, že úplné detekčné kontroly tekutín k aprílu 2013 nie sú uskutočniteľné, lebo na letiskách EÚ sa ešte nezačalo zavádzať potrebné zariadenie. V júli 2012 Komisia zaslala Rade a Európskemu parlamentu správu o týchto záveroch a návrhy na ďalší postup.

V novembri 2012 regulačný výbor pre bezpečnostnú ochranu civilného letectva EÚ poskytol kladné stanovisko k návrhom Komisie na zavedenie prvej fázy detekčnej kontroly tekutín najneskôr do 31. januára 2014 a v marci 2013 Komisia konečne prijala právny predpis.

Komisia podľa mandátu udeleného v akčnom pláne bezpečnostnej ochrany leteckého nákladu rozšírila svoju činnosť v tejto oblasti vytvorením regulačného rámca pre náklad a poštu prepravované do Únie z tretích krajín a pre prísne overovanie bezpečnostnej ochrany letectva EÚ, ktorý je použiteľný aj na miestach nespádajúcich do právomoci Európskej únie. Prvá fáza nadobudla účinnosť 1. februára 2012. Od tohto dátumu sa letecký dopravcovia, ktorí chcú prepravovať náklad a poštu do Únie z letísk tretích krajín, musia zaregistrovať ako tzv. „ACC3“¹³. S cieľom harmonizovať a zjednodušiť súvisiaci mechanizmus registrácie a konzultácií v členských štátoch i v Komisii boli do „Európskej databázy oprávnených zástupcov a známych odosielateľov (databáza RAKC)“ v poslednom štvrtroku 2012 zavedené nové funkcie ACC3 .

Úzka spolupráca sa rozvíjala s colnými orgánmi, pokiaľ ide o prípadnú harmonizáciu systému schválených hospodárskych subjektov (AEO) so systémami overovania bezpečnostnej ochrany letectva pre oprávnených zástupcov a známych odosielateľov nákladu a pošty. „Cieľom tejto činnosti je vyhnúť sa duplicitnému overovaniu hospodárskych subjektov, keď sa ich kľúčová obchodná oblasť v týchto dvoch regulačných rámcoch do veľkej miery

¹¹ Termín pre úplné zavedenie detekčných kontrol LAG bol odložený na 31. januára 2014; nariadenie Komisie (EÚ) č. 246/2013 z 19. marca 2013, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 185/2010, Ú. v. EÚ L 77, 20.3. 2013, s. 8.

¹² http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/emerging/docs/scenihr_o_036.pdf

¹³ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 859/2011 z 25. augusta 2011, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 185/2010, Ú. v. EÚ L 220, 26.8.2011, s. 9.

prekrýva, a súčasne určiť všetky prípadné nedostatky, ktoré môžu oslabiť bezpečnostnú ochranu leteckého nákladu a navrhnuté príslušné opatrenia na ich prekonanie.“

Ako súčasť pracovného programu Komisie týkajúceho sa ochrany rozhodujúcej infraštruktúry a v rámci referenčnej siete EÚ pre rozhodujúcu infraštruktúru (ERN-CIP) začiatkom roka 2012 začala pracovať nová tematická podskupina pre technológiu bezpečnostnej ochrany letectva.

V rámci „programu pre budúcnosť“ bola vytvorená pracovná skupina zložená zo zainteresovaných členských štátov a odvetvia leteckej dopravy. Skupina zostavila akčný plán s cieľom analyzovať možnosti zvýšenia efektívnosti v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva. V roku 2012 začala práca na dvoch konkrétnych akciách: a) posúdenie rizika týkajúce sa rizík vzťahujúcich sa na cestujúcich a b) bola zadaná štúdia na analýzu rôznych koncepcií súvisiacich s rozlišovaním cestujúcich. V budúcnosti by sa dalo predpokladať, že Výbor pre bezpečnostnú ochranu letectva (AVSEC) by mohol sám riadiť budúce vykonávanie akčného plánu zahrnutím príslušnej trvalej položky do svojho programu.

ŠTVRTÁ ČASŤ

DIALÓG S MEDZINÁRODNÝMI ORGÁNMI A TRETÍMI KRAJINAMI

1. VŠEOBECNE

Komisia v plnej miere spolupracuje s medzinárodnými orgánmi a kľúčovými partnermi z tretích krajín a pravidelne sa zúčastňuje na medzinárodných zasadnutiach, pričom všeobecne koordinuje stanovisko EÚ a často pripravuje prezentácie alebo predkladá materiály. V prípade potreby sa uskutočňuje aj dialóg s jednotlivými tretími krajinami o otázkach miestneho významu alebo spoločného záujmu, ako sú výnimky z normálnych požiadaviek na prepravu tekutín kúpených v bezcolných obchodoch. Takéto kontakty umožňujú EÚ držať krok s overenými postupmi a rozširovať ich, ako aj ovplyvňovať globálne rozhodovanie. Je potrebné zabezpečiť prepojenie a logickú súvislosť medzi vnútornými a vonkajšími bezpečnostnými potrebami. Podľa nového právneho rámca stanoveného v Lisabonskej zmluve sa budú s Európskou službou pre vonkajšiu činnosť (ESVČ) v plnej miere viesť konzultácie v prípade spolupráce s medzinárodnými orgánmi a tretími krajinami s cieľom zabezpečiť súdržnosť, ako aj komplementárnosť s osobitnými politickými dialógmi, ktoré začala ESVČ.

2. MEDZINÁRODNÉ ORGÁNY

Komisia sa zúčastňuje na každoročnom zasadnutí skupiny expertov ICAO pre bezpečnostnú ochranu letectva a na jej zasadnutí v roku 2012 (26. – 30. marca 2012) predložila štyri pracovné dokumenty (jeden o tekutinách, dva o náklade a jeden o transparentnosti opatrení bezpečnostnej ochrany). Všetky materiály mali dobrý ohlas.

Komisia sa takisto pravidelne zúčastňuje na poradách technickej osobitnej skupiny a osobitnej skupiny pre školenia ECAC (Európska konferencia civilného letectva). Závety z porad týchto skupín následne tvorili základ rokovaní na zasadnutiach regulačného výboru a jeho pracovných skupín. Aby sa zamedzilo prekryvaniu alebo duplicitne práce, bolo v druhej polovici roku 2012 podpísané memorandum medzi Komisiou a ECAC.

Okrem toho sa na následnom seminári EUROCONTROL-u riešili harmonizované opatrenia týkajúce sa laserového ohrozenia. Hlavným cieľom tejto činnosti bolo zhromaždiť skupiny zainteresovaných strán so skutočným záujmom o túto otázku, aby mohli posúdiť prijatie spoločného prístupu k znižovaniu rastúcej hrozby neoprávneného laserového rušenia v letectve.

3. TRETIE KRAJINY

Komisia sa aj naďalej aktívne zúčastňovala v dialógu s USA o otázkach bezpečnostnej ochrany letectva na mnohých fórach, najmä v skupine EÚ – USA pre spoluprácu v oblasti bezpečnostnej ochrany dopravy v rámci dosiahnutia jednorazovej bezpečnostnej kontroly¹⁴.

Okrem toho bol v polovici roka 2012 dosiahnutý ďalší míľnik v transatlantickej spolupráci v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva vzájomným uznaním príslušných systémov leteckého nákladu a pošty Európskej únie a Spojených štátov amerických.

Komisia zasahovala aj pri niekoľkých príležitostiach, keď členské štáty vyjadrili osobitné znepokojenie nad dodatočnými bezpečnostnými požiadavkami tretích krajín, ktoré sa javili ako neprimerané s prihliadnutím na už zavedené prísne systémy EÚ. Niekedy pritom išlo o prípady, keď Spojené štáty americké naďalej bez predchádzajúcej konzultácie vydávali výnimočné dodatky pre letecké spoločnosti lietajúce z EÚ, čo niekedy spôsobovalo značné problémy zainteresovaným stranám z EÚ.

Komisia sa zúčastnila na inšpekciách na jednom letisku v Spojených štátoch amerických s cieľom monitorovať dodržiavanie niektorých opatrení bezpečnostnej ochrany v rámci vyššie uvedenej jednorazovej dohody.

Komisia začala aj rokovania s Kanadou a Izraelom s cieľom uzatvoriť dohodu o jednorazovej bezpečnostnej kontrole s týmito krajinami.

ZÁVER

V EÚ sa aj naďalej zaisťuje vysoká úroveň bezpečnostnej ochrany. Inšpekcie Komisie ukázali mierne zvýšenú úroveň dodržiavania väčšiny regulačných ustanovení. Čo sa týka tradičných opatrení, nedostatky zistené v oblastiach požiadaviek na detekčné kontroly zamestnancov a nákladu boli zvyčajne zavinené ľudským faktorom. Ďalšie nedodržiavanie pravidiel zistené v dodatočných opatreniach zavedených podľa nového právneho rámca nariadenia (ES) č. 300/2008 sa týkalo bezpečnostných kontrol letiskových dodávok (prípady neúplného využívania bezpečného dodávateľského reťazca), hliadok na letiskách, opakovanej certifikácie kontrolórov, ktorí pracujú s určitým bezpečnostným zariadením a vysoko rizikovým nákladom a poštou. Odporúčania Komisie týkajúce sa nápravných opatrení boli z celkového hľadiska uspokojivo zrealizované, ale zistenia inšpektorov potvrdzujú význam prísneho režimu inšpekcii EÚ a primeraného zabezpečovania kvality na úrovni členských štátov. Komisia sa bude naďalej usilovať zabezpečiť, aby sa všetky právne požiadavky vykonávali v plnej miere a správne, pričom v prípade potreby iniciuje formálne konania vo veci porušenia predpisov.

¹⁴ Platné od 1. apríla 2011 pre lietadlá, cestujúcich a ich príručnú a podanú batožinu prichádzajúce z USA – nariadenie Komisie (EÚ) č. 983/2010 z 3. novembra 2010, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 185/2010, Ú. v. EÚ L 286, 4.11.2010, s. 1.

Pokiaľ ide o legislatívu, v roku 2012 sa prijali ďalšie podrobné vykonávacie predpisy s cieľom zabezpečiť, aby sa nové základné nariadenie (ES) č. 300/2008 uplatňovalo harmonizovaným spôsobom, aby sa čelilo novým ohrozeniam, a aby sa viac zmiernovali existujúce hrozby.

Príloha

Inšpekcie Komisie k 31. decembru 2012

Štát	Počet inšpekcií od januára 2012 do decembra 2012 (vrátane následných inšpekcií)	Celkový počet inšpekcií od roku 2004 do roku 2012 (vrátane následných inšpekcií)
Rakúsko	0	9
Belgicko	1	11
Bulharsko	1	7
Cyprus	1	7
Česká republika	1	8
Dánsko	1	10
Estónsko	1	6
Fínsko	2	10
Francúzsko	2	17
Nemecko	2	19
Grécko	1	14
Maďarsko	1	8
Írsko	1	9
Taliansko	2	17
Lotyšsko	2	7
Litva	1	5
Luxembursko	1	7
Malta	0	3
Holandsko	3	10
Poľsko	1	10
Portugalsko	2	10
Rumunsko	3	6
Slovensko	1	5
Slovinsko	1	5
Španielsko	1	15
Švédsko	1	12
Spojené kráľovstvo	3	20
Štáty, ktoré nie sú členmi EÚ		
Švajčiarsko	0	5
SPOLU	37	272

Inšpekcie dozorného orgánu EZVO k 31. decembru 2010

Štát	Počet inšpekcií od januára 2012 do decembra 2012 (vrátane následných inšpekcií)	Celkový počet inšpekcií od roku 2004 do roku 2012 (vrátane následných inšpekcií)
Island	0	9
Nórsko	5	40
SPOLU	5	49