



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 18.12.2024
COM(2024) 579 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

**VÝROČNÍ ZPRÁVA ZA ROK 2023 O PROVÁDĚNÍ NAŘÍZENÍ (ES) Č. 300/2008 O
SPOLEČNÝCH PRAVIDLECH V OBLASTI OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ
PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY**

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

VÝROČNÍ ZPRÁVA ZA ROK 2023 O PROVÁDĚNÍ NAŘÍZENÍ (ES) Č. 300/2008 O SPOLEČNÝCH PRAVIDLECH V OBLASTI OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

1. ÚVOD

Podle článku 16 nařízení (ES) č. 300/2008¹ předloží Komise každý rok zprávu Evropskému parlamentu, Radě a členským státům, v níž je informuje o uplatňování uvedeného nařízení a jeho dopadu na zlepšení ochrany letectví před protiprávními činy.

V roce 2020 zahájily útvary Komise hodnocení možných dalších kroků, pokud jde o systém ochrany letectví EU před protiprávními činy². V důsledku toho útvary Komise v únoru 2023 zveřejnily pracovní dokument útvarů Komise (SWD) „Snaha posílit politiku ochrany letectví před protiprávními činy a zvýšit její odolnost“, který potvrdil úspěchy systému ochrany letectví EU před protiprávními činy, poukázal na některé zbývající problémy a jejich příčiny a také určil možné způsoby nápravy spolu s jejich pravděpodobným dopadem, pokud to bylo možné. V rámci pracovního dokumentu byl navržen nový, ambicióznější základ pro kontrolu cestujících a zavazadel, který by byl slučitelný se systémem jednorázové bezpečnostní kontroly v rámci EU, zlepšený regulační proces a lepší rozvoj a zavádění inovací.

V roce 2023 Komise pokračovala v posilování systému ochrany letectví před protiprávními činy a její útvary přijaly několik opatření, která byla v pracovním dokumentu označena za klíčová. Prostřednictvím dočasných opatření zaměřených na bezpečnostní pracovníky přijala opatření k řešení nedostatku kapacity na letištích EU v letní sezóně 2023, kdy se po skončení pandemie COVID-19 zvýšil počet cestujících v letecké dopravě, přičemž se letecký sektor potýkal s nedostatkem pracovních sil.

V průběhu roku 2023 pracovala řídicí skupina pro strategii ochrany letectví před protiprávními činy, podporovaná konzultačními pracovními skupinami, na řešení návrhů uvedených v pracovním dokumentu.

2. PŘÍPADY HROZEB A VÝHLEDY

Společně s příslušnými agenturami vedla Komise soustavný dialog o nově vznikajících bezpečnostních hrozbách pro letectví, včetně hrozeb hybridní povahy, s členskými státy

¹ 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 a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002 (Úř. věst. L 97, 9.4.2008, s. 72).

² Konzultačního procesu se dobrovolně účastnila řada členů poradní skupiny zúčastněných stran pro ochranu letectví před protiprávními činy (SAGAS) zřízené podle článku 17 nařízení (ES) č. 300/2008.

a dalšími zúčastněnými stranami a pravidelně je sledovala, a to za účelem získání znalostí a schopností potřebných k reakci na tyto hrozby a účinného řízení rizik. V prvním čtvrtletí roku 2023 bylo společně s členskými státy dokončeno komplexní mapování rizik, jehož cílem bylo posoudit úroveň ohrožení a rizika pro civilní letectví. Toto mapování se uskutečnilo v rámci úsilí o posílení a zvýšení odolnosti politiky ochrany letectví před protiprávními činy, jak je uvedeno v daném pracovním dokumentu.

2.1 Terorismus a hybridní hrozby

Situace v oblasti globálního terorismu se v roce 2023 nezměnila. Teroristé působí přeshraničně a využívají nové technologie a praktiky. Klíčovým problémem zůstává šíření propagandy na internetu a její potenciál k radikalizaci, který staví na sociální izolaci a chybějícím spolehlivém podpůrném systému pro nábor nových stoupenců. V prostředí, které je více decentralizované a nestabilní, se terorističtí a násilní extremističtí aktéři nacházející se v různých oblastech propojují a vzájemně inspirují mimo ideologii nebo skupinovou příslušnost.

Očekává se, že hrozby a výzvy v oblasti civilního letectví jakožto vysoce exponovaného cíle se budou i nadále vyvíjet, stejně jako se bude zvyšovat rozmanitost způsobů útoků. Zvláštní pozornost je třeba nadále věnovat vnitřním hrozbám a domácímu terorismu. Oblasti konfliktů budou pro teroristy i nadále prostředím, které jim umožní získat sofistikovanější vojenské vybavení.

2.2 Kybernetická bezpečnost

V souvislosti s rostoucí závislostí letectví na informačních technologiích a digitálních operačních systémech nabývá kybernetická bezpečnost na významu. Kybernetické útoky zaměřené na odvětví dopravy by mohly mít potenciálně katastrofální následky a vést k výraznému narušení hospodářství. V roce 2023 bylo zaznamenáno více než 6 000 kybernetických útoků, které měly dopad na různé zúčastněné strany v oblasti letectví. Upřednostňovanými metodami kybernetických útoků byly podvodné webové stránky, phishing a malware (včetně ransomwaru), přičemž hlavními cíli byli uživatelé vzdušného prostoru, letiště a poskytovatelé letových navigačních služeb a jejich dodavatelský řetězec.³ Stávající rámec ochrany letectví před protiprávními činy byl v roce 2023 aktualizován nad rámec směrnice NIS2⁴. Proběhla jednání s vnitrostátními orgány s cílem zajistit maximální soudržnost uplatňování a prosazování horizontálních a odvětvových kybernetických pravidel, aby se zvýšila odolnost odvětví dopravy a související infrastruktury, včetně prostředků pro řešení kybernetických hrozeb.

³ Zpráva EUROCONTROL/EATM-CERT 2024 o kybernetice v letectví.

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14. prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU) 2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 80).

Kybernetická oblast představuje řadu specifických problémů, včetně celé škály aktérů a motivací (mimo teroristické skupiny).

3. POSOUZENÍ RIZIK

3.1 Drony

Nezákonné používání bezpilotních systémů (UAS), známých spíše jako drony, může narušit letištní provoz a ohrozit letadla a osoby na palubě⁵. V tomto ohledu a na základě nedávno přijaté strategie Komise o boji proti potenciálním hrozbám, které představují drony⁶, provedly útvary Komise v souvislosti s drony posouzení rizik v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, aby zjistily případná další zranitelná místa letišť, která by mohla vyžadovat regulační řešení. Posouzení rizik bylo zahájeno v posledním čtvrtletí roku 2023 a mělo být dokončeno v prvním čtvrtletí roku 2024.

3.2 Oblasti konfliktů

V rámci systému EU pro upozornění na konfliktní oblasti pokračovala v roce 2023 pravidelná čtvrtletní společná posuzování rizik pod vedením integrované skupiny EU pro posuzování rizik v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, do níž patří členské státy EU, Zpravodajské a situační centrum EU (EU INTCEN) Evropské služby pro vnější činnost (ESVČ) a Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA). Smyslem této činnosti je včasné sdílení informací o posouzení rizik pro civilní letectví EU vznikajících v konfliktních oblastech, aby bylo možné podpořit zmírňování rizika. V naléhavých případech se konají mimořádné schůzky. Skupina v roce 2023 uspořádala čtyři čtvrtletní zasedání a tři naléhavá zasedání ad hoc, zejména s ohledem na konflikt mezi Hamásem a Izraelem a jeho dopad na civilní letectví EU. To vedlo ke zveřejnění nového informačního bulletinu o konfliktních oblastech, stažení dvou těchto bulletinů a rozšíření jedenácti stávajících bulletinů.⁷

Integrovaný proces posouzení rizik v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy v EU rovněž poskytuje možnost posoudit rizika a podporuje rozhodovací proces (zmírňování rizik) v oblasti bezpečnosti leteckého nákladu a norem ochrany letectví před protiprávními činy.

⁵ Podle výroční bezpečnostní zprávy agentury EASA za rok 2022 se míra výskytu dronů v roce 2021 snížila (poslední dostupné údaje).

⁶ Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu o boji proti potenciálním hrozbám, které představují drony, COM(2023) 659 final.

⁷ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>

4. PRÁVNÍ RÁMEC A DOPLŇUJÍCÍ NÁSTROJE

4.1 Právní rámec

Civilní letectví zůstává lákavým terčem pro nepřátelské aktéry 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.

Prováděcí nařízení (EU) 2015/1998 bylo v březnu 2023 pozměněno prováděcím nařízením (EU) 2023/566⁸. Nové nařízení zavádí změny, které se staly nezbytnými s ohledem na vývoj situace v oblasti hrozeb a rizik, jakož i nejnovější vývoj v oblasti technologií. Uvedené změny se týkají softwaru pro automatizovanou detekci zakázaných předmětů (APID), systémů detekce výbušnin (EDS) pro kabinová zavazadla, zařízení pro stopovou detekci výbušnin (ETD), bezpečnostních skenerů, detekce určitých chemických hrozeb, zařízení pro detekci výbušných par (EVD) a souvisejících úprav v procesu detekčních kontrol.

4.2 Databáze Unie pro ochranu dodavatelského řetězce

Databáze⁹ Unie pro ochranu dodavatelského řetězce je jediným právním nástrojem, do něhož lze nahlížet při přijímání zásilek od jiného schváleného agenta nebo známého odesílatele. Stejná databáze obsahuje také seznam schváleného bezpečnostního vybavení v oblasti civilního letectví s označením „známka EU“.

Na konci roku 2023 obsahovala tato databáze přibližně 40 000 záznamů o schválených agentech, známých odesílatelích, známých dodavatelích letištních dodávek, nezávislých osobách ověřujících ochranu letectví, leteckých společnostech ACC3, schválených dodavatelích, schválených agentech a známých odesílatelích ze třetích zemí, bezpečnostním vybavením, letištích a uživatelích. Jeho dostupnost byla 99,98 %, což znamená, že v roce 2023 byl nedostupný méně než dvě hodiny.

4.3 Analýza předběžných informací o nákladu před nakládkou (PLACI)

Hospodářské subjekty, které jsou odpovědné za vstup zásilek na celní území Unie (jako místo určení nebo místo tranzitu) ze třetích zemí leteckou cestou, musí celním orgánům EU elektronicky předkládat předběžné informace o nákladu. Tyto údaje analyzují pro účely ochrany civilního letectví před protiprávními činy celní orgány prvního místa vstupu do EU, a to pomocí nového systému kontroly při dovozu 2 podle celního kodexu Unie (ICS2).

⁸ Bližší informace viz příloha 2.

⁹ <https://ksda.ec.europa.eu/>

Na základě výsledku analýzy rizik PLACI může být třeba zavést zvláštní zmírňující opatření v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, včetně možného vydání pokynu nebo doporučení „Nenakládat“ (DNL). Ta musí zavést hospodářské subjekty zapojené do dodavatelského řetězce pro zboží dopravované do EU, a to před naložením zásilky na palubu letu směřujícího do EU.

Druhá fáze systému ICS2, která tyto požadavky rozšiřuje na veškerý letecký náklad, byla zahájena 1. března 2023. V roce 2023 bylo podáno 202 539 068 podání PLACI a nebylo vydáno žádné doporučení DNL.

5. INSPEKCE A DALŠÍ ČINNOSTI V RÁMCI KONTROLY DODRŽOVÁNÍ PŘEDPISŮ

5.1 Obecně

Cílem nařízení (ES) č. 300/2008 je předcházet protiprávním činům proti civilnímu letectví za účelem ochrany osob a zboží. Uvedené nařízení vyžaduje, aby členské státy pravidelně sledovaly dodržování společných základních norem ochrany letectví před protiprávními činy ze strany letišť, leteckých dopravců i dalších subjektů a aby zajistily rychlé odhalení a nápravu nedostatků, a Komisi byla normotvůrcem svěřena úloha sledovat, zda členské státy EU/EHP¹⁰ tento právní požadavek účinně provádějí.

Článek 15 nařízení (ES) č. 300/2008 vyžaduje, aby Komise prováděla inspekce a případně podávala doporučení ke zlepšení ochrany letectví před protiprávními činy. Aby sledování plnilo svůj cíl, vztahuje se systém dohledu Komise na činnosti členských států při vytváření, vedení a uplatňování účinného národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy a účinného národního programu řízení kvality v oblasti civilního letectví.

Za tímto účelem Komise provozuje dvouúrovňový systém sledování dodržování předpisů, tj. vlastní inspekce doplněné o posouzení výročních zpráv členských států o vnitrostátních kontrolních činnostech.

Od roku 2010 se míra dodržování předpisů, kterou Komise zjistila během inspekci, stabilně pohybuje kolem 80 %. Tyto relativně neměnné údaje však neznamenají, že by členské státy polevily ve svém úsilí, neboť požadavky v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy se s postupem času rovněž výrazně zvýšily, zejména v oblastech, jako je bezpečnost leteckého nákladu, detekční kontrola tekutin, aerosolů a gelů nebo zavádění a využívání pokročilejších a výkonnějších technologií.

¹⁰ Evropský hospodářský prostor: 27 členských států EU, Norsko, Island a Švýcarsko. Za provádění inspekci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy v Norsku a na Islandu odpovídá Kontrolní úřad ESVO. Inspekce v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy ve Švýcarsku provádí Komise na základě dvoustranné dohody.

5.2 Četnost a rozsah inspekcí

Komise provádí inspekce u správních orgánů členských států pro ochranu letectví před protiprávními činy (dále jen „příslušné orgány“ podle definice v článku 9 nařízení (ES) č. 300/2008) i inspekce letišť, provozovatelů a subjektů uplatňujících normy ochrany letectví před protiprávními činy.

Počet, četnost a rozsah těchto inspekcí jsou stanoveny ve strategii Generálního ředitelství pro mobilitu a dopravu (GR MOVE) pro sledování uplatňování norem EU v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy. Přihlíží se k úrovni činností v oblasti letectví v každém členském státě, reprezentativnímu vzorku druhu letištních činností, jejich 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 k dalším faktorům a posouzením.

Aby se mohla Komise náležitě opětovně 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 se získávají 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 se navíc získávají během pětiletého cyklu výběrem alespoň 15 % ze všech letišť EU, která spadají do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 300/2008, včetně největšího letiště z hlediska objemu přepravy cestujících v každém členském státě. Inspekce prováděné Komisí na vybraných letištích jsou důležitým ukazatelem celkové úrovně dodržování předpisů v jednotlivých členských státech.

5.3 Postupy a metodika inspekcí

Nařízení Komise (EU) č. 72/2010¹¹ stanoví postupy pro provádění inspekcí Komisí v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy. Toto nařízení obsahuje mimo jiné ustanovení týkající se kvalifikace a pravomocí inspektorů Komise.¹²

Metodika používaná při provádění těchto inspekcí byla vypracována v úzké spolupráci s orgány členských států pro ochranu letectví před protiprávními činy a je založena na ověření účinného provádění bezpečnostních opatření.

¹¹ Nařízení Komise (EU) č. 72/2010 ze dne 26. ledna 2010, kterým se stanoví postupy pro provádění inspekcí Komisí v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy (Úř. věst. L 23, 27.1.2010, s. 1).

¹² Viz články 4 a 5.

5.4 Inspekce prováděné Komisí

Komise udržovala v činnosti tým sedmi inspektorů ochrany letectví před protiprávními činy na plný úvazek do srpna 2023, přičemž od září 2023 se jejich počet zvýšil na osm. Podporu jim poskytovala skupina přibližně 80 národních auditorů jmenovaných členskými státy, kteří jsou způsobilí k účasti na inspekcích Komise.

Zapojení národních auditorů do inspekcí vedených Komisí je přínosem také pro systém vzájemného hodnocení a umožňuje šířit v členských státech a přidružených zemích metodiku a osvědčené postupy¹³.

5.4.1 Inspekce u příslušných vnitrostátních orgánů

Inspekce u příslušných orgánů mají ověřit, zda členské státy disponují potřebnými nástroji (včetně národního programu řízení kvality, zákonného oprávnění a odpovídajících zdrojů), aby mohly náležitě uplatňovat právní předpisy EU týkající se ochrany letectví před protiprávními činy.

V rámci sedmého cyklu inspekcí u příslušných orgánů provedla Komise v roce 2023 čtyři inspekce. Členské státy, u nichž v roce 2023 inspekce proběhla, sladily národní programy ochrany letectví před protiprávními činy s právními předpisy EU, poskytly svým příslušným orgánům nezbytné donucovací pravomoci ke sledování a prosazování všech požadavků stanovených v nařízení a jeho prováděcích aktech, zajistily, aby byl k provádění kontrol dodržování předpisů dostatek auditorů a provedly většinu požadavků na odbornou přípravu v oblasti bezpečnosti.

Při inspekcích se však ukázalo, že je třeba se ještě více věnovat těmto oblastem: zajištění plného souladu bezpečnostních programů letišť, provozovatelů a subjektů s předpisy; včetně metodiky požadované pro inspekce a plnění požadavků týkajících se procesu podávání zpráv (např. doba předložení, plán nápravných opatření, formální uzavření inspekčního spisu atd.); splnění minimální četnosti bezpečnostních auditů, inspekcí a testů; a v případech, kdy je to nezbytné nebo relevantní, řádné posouzení rizik za účelem stanovení bezpečnostních opatření nebo určitých výjimek. Kromě toho byly v souvislosti s četností a rozsahem zjištěny nedostatky, pokud jde o pravidelné sledování národních a/nebo zahraničních leteckých dopravců a některých subjektů odpovědných za bezpečnost.

5.4.2 Počáteční inspekce na letištích

Komise v roce 2023 uskutečnila čtrnáct počátečních inspekcí na letištích, aby ověřila, zda příslušný orgán náležitě sleduje účinné provádění opatření na ochranu letectví před protiprávními činy a dokáže rychle odhalit a napravit případné nedostatky. Veškeré

¹³ Viz příloha 1, která obsahuje souhrn všech dosavadních činností Komise a Kontrolního úřadu ESVO v rámci kontroly dodržování předpisů, které byly provedeny v roce 2023.

nedostatky zjištěné inspektory Komise musí být odstraněny ve stanovené lhůtě. Zprávy o inspekcích jsou sdíleny se všemi členskými státy.

Po čtrnáctém roce provádění nařízení (ES) č. 300/2008 odrážejí výsledky inspekci úsilí vynaložené příslušnými orgány a odvětvím. Většina bezpečnostních požadavků byla řádně provedena. Inspekce však poukázaly na to, že se vyskytují obtíže s účinným prováděním některých opatření, například při kontrole vstupu a detekční kontrole kabinových zavazadel, jakož i v oblasti kybernetické bezpečnosti.

5.4.3 Následné kontrolní inspekce

V souladu s článkem 13 nařízení (EU) č. 72/2010 vykonává Komise rutinně omezený počet následných kontrolních inspekci. Takové inspekce se naplánují, pokud se při počáteční inspekci zjistí několik závažných nedostatků, ale plánují se i náhodně s cílem ověřit, zda příslušné orgány mají nezbytné pravomoci, aby mohly požadovat nápravu nedostatků ve stanovených lhůtách. V roce 2023 byla provedena jedna následná inspekce.

5.5 Posouzení výročních zpráv členských států o řízení kvality

Bod 18 přílohy nařízení (ES) č. 300/2008 vyžaduje, aby členské státy každoročně podávaly Komisi zprávu o opatřeních přijatých k plnění svých povinností a o situaci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy na svých letištích.

Posouzení těchto zpráv spolu s vlastními pravidelnými inspekcemi představuje nástroj, jehož prostřednictvím Komise podrobně sleduje provádění vnitrostátních opatření v oblasti řízení kvality. Tímto způsobem lze rychle odhalit a napravit nedostatky v jednotlivých členských státech.

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

Kvalita výročních zpráv a informací poskytovaných členskými státy zůstává konstantní a v roce 2023 se podařilo dosáhnout další harmonizace.

Členským státům bylo zasláno formální komplexní hodnocení, případně i s návrhy, jak může daná země svou činnost vylepšit nebo lépe zacílit.

5.6 Hodnocení letišť ve třetích zemích

Komise provádí hodnocení v rámci ujednání o jednorázové bezpečnostní kontrole mezi EU a třetími zeměmi. Účelem je potvrdit, že provádění určitých bezpečnostních opatření je i nadále na stejné úrovni jako uplatňování právních předpisů EU v oblasti

ochrany letectví před protiprávními činy. V roce 2023 byla provedena tři hodnocení, a to v Norsku¹⁴, Kanadě a Spojeném království.

5.7 Případy podle článku 15 a soudní řízení

Jsou-li zjištěné nedostatky v provádění bezpečnostních opatření na letišti natolik závažné, že mají významný dopad na celkovou úroveň ochrany civilního letectví před protiprávními činy v Unii, uplatní Komise článek 15 nařízení (EU) č. 72/2010. To znamená, že příslušné orgány všech členských států jsou na danou situaci upozorněny a že lety z letiště, na které se vztahuje článek 15, jsou považovány za lety ze třetí země, což má za následek povinnost přijímajících letišť zavést náhradní bezpečnostní opatření ve vztahu k přilétajícím transferovým cestujícím a jejich zavazadlům, jakož i k letadlům, kterými přiletli. V roce 2023 nebyl zahájen žádný takový případ.

Komise má rovněž možnost zahájit řízení o nesplnění povinnosti podle článku 258 Smlouvy o fungování Evropské unie, zejména v případech dlouhotrvající absence nápravných opatření nebo při opětovném výskytu nedostatků. V roce 2023 žádné takové řízení nebylo zahájeno.

6. ZKOUŠKY A ZASEDÁNÍ

6.1 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. V průběhu roku 2022 byly v Nizozemsku a Německu¹⁵ zahájeny dvě zkoušky týkající se zavedení automatizované detekce zakázaných předmětů (APID) v kombinaci se systémy detekce výbušnin v kabinových zavazadlech (EDSCB).

6.2 Zasedání

Komise a Úřad pro bezpečnost dopravy Spojených států (TSA) uspořádaly v únoru 2023 ve španělském Madridu první summit o bezpečnosti leteckého nákladu mezi USA a EU. Tato událost poskytla příležitost identifikovat hrozby pro letecký náklad a společně zavést strategie pro jejich zmírňování.

V listopadu 2023 Komise uspořádala čtvrté zasedání pracovní skupiny pro kybernetickou bezpečnost v letectví, na němž se sešly orgány členských států odpovědné za ochranu letectví před protiprávními činy a za provádění směrnice o

¹⁴ Svalbard na Špicberkách, nezařazené správní jednotce Norska.

¹⁵ Závěrečná zpráva o zkoušce provedené v Nizozemsku byla předložena v červnu 2023. Zkouška v Německu dosud probíhá.

bezpečnosti sítí a informací¹⁶. Cílem zasedání bylo podpořit spolupráci mezi orgány, aby se usnadnilo sladění a dodržování pravidel směrnice NIS2 a pravidel v oblasti letectví. Dalším cílem bylo zabránit případným nedostatkům nebo duplicitám v povinnostech v oblasti kybernetické bezpečnosti a minimalizovat zbytečnou administrativní a provozní zátěž.

S cílem poskytnout členským státům zpětnou vazbu z inspekci, podpořit transparentnost a harmonizovat metodiku kontroly dodržování předpisů uspořádala Komise v říjnu 2023 výroční zasedání a školení vnitrostátních inspektorů pro ochranu letectví před protiprávními činy.

7. MEZINÁRODNÍ DIALOG

7.1 Obecně

Komise nadále přispívala k ochraně letectví před protiprávními činy na celém světě. Činila tak prostřednictvím spolupráce s mezinárodními orgány, jako je Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a Evropská konference civilního letectví, a s klíčovými obchodními partnery a v úzké spolupráci s členskými státy s cílem zajistit koordinované postoje EU. Dialog probíhal také s některými třetími zeměmi, jako jsou USA, Kanada, Austrálie, Singapur a Spojené království.

7.2 Mezinárodní subjekty

EU se jako pozorovatel aktivně účastnila výročního zasedání panelu ICAO pro ochranu letectví před protiprávními činy (AVSECP/34), které se konalo ve dnech 29. května až 2. června 2023, jakož i druhého zasedání panelu ICAO pro kybernetickou bezpečnost (CYSECP/2), jež se uskutečnilo ve dnech 5. až 9. června 2023.

7.3 Třetí země

Pokud jde o vztahy v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy se Spojenými státy, má skupina pro spolupráci EU a USA v oblasti ochrany dopravy před protiprávními činy za cíl posílit spolupráci v několika oblastech společného zájmu. Zajišťuje plynulé fungování ujednání o jednorázové bezpečnostní kontrole a vzájemné uznávání příslušných režimů EU a USA pro letecký náklad a poštu. 32. zasedání skupiny se konalo ve dnech 15. až 16. listopadu 2021.

V souladu s článkem 435 dohody o obchodu a spolupráci mezi EU a Spojeným královstvím zajišťuje spolupráce v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy mezi EU a Spojeným královstvím výměnu informací, diskusi a sdílení osvědčených postupů a rozvoj ujednání o spolupráci mezi technickými odborníky. Dne 16. října 2023

¹⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1148 ze dne 6. července 2016 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně bezpečnosti sítí a informačních systémů v Unii (Úř. věst. L 194, 19.7.2016, s. 1).

se konalo třetí zasedání o spolupráci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy mezi EU a Spojeným královstvím.

V souladu s právem EU uzavřela Komise dohody o jednorázové bezpečnostní kontrole, jimiž se uznávají bezpečnostní normy uplatňované v některých třetích zemích nebo na letištích třetích zemí jako rovnocenné normám EU.¹⁷ V roce 2023 nebyla uzavřena žádná nová ujednání o jednorázové bezpečnostní kontrole. Probíhaly diskuse o jednorázové bezpečnostní kontrole s Japonskem.

V oblasti budování kapacit pokračoval v roce 2023 projekt ochrany civilního letectví v Africe, Asii a na Blízkém východě (CASE II), který provádí Evropská konference civilního letectví a Evropská komise jej financuje částkou 8 milionů EUR. K činnostem prováděným odborníky na ochranu letectví před protiprávními činy patřily semináře, webináře a bilaterální aktivity v jednotlivých zemích¹⁸. Celkovým cílem projektu CASE II je boj proti hrozbě, kterou pro civilní letectví představuje terorismus, a to prostřednictvím partnerství se státy ve třech zmíněných regionech za účelem posílení režimů ochrany jejich letectví před protiprávními činy¹⁹.

8. ZÁVĚRY

Zajištění bezpečného leteckého provozu ve vzduchu i na zemi je základním předpokladem pro rozvoj obchodní letecké dopravy. Optimální systém regulace ochrany letectví před protiprávními činy spojuje inovace se stabilitou a vždy zachovává nejvyšší úroveň bezpečnosti. V roce 2023 Komise pokračovala ve své práci na zajištění takového systému ochrany letectví před protiprávními činy, a to při řešení současných i budoucích výzev a v úzké spolupráci s regulačními orgány i zúčastněnými stranami. Tato práce bude pokračovat i v roce 2024.

¹⁷ EU má ujednání o jednorázové bezpečnostní kontrole s USA, Kanadou, Singapurem, Černou Horou, Srbskem, Spojeným královstvím a Izraelem (pouze pro zapsaná zavazadla).

¹⁸ V roce 2023 bylo realizováno 68 aktivit, což představuje 94% nárůst výstupů ve srovnání s 35 aktivitami realizovanými v roce 2022. Tyto aktivity v jednotlivých zemích hostilo 39 partnerských států a účastnilo se jich 66 partnerských států a celkem jich využilo 1119 účastníků. Tyto činnosti zahrnovaly 44 dvoustranných školení, deset mnohostranných školení, pět mentorských činností, pět seminářů (dva regionální a tři meziregionální), tři přehledy APEX v oblasti bezpečnosti a jeden webinář. Od zahájení projektu bylo v jednotlivých zemích a na dálku realizováno celkem 131 aktivit. Pokud jde o mobilizaci odborných znalostí, bylo v tomto období uvolněno 30 odborníků z jedenácti členských států a 39 odborníků z 22 úřadů pro civilní letectví z partnerských států přispělo k realizaci 25 činností. Na realizaci 20 aktivit v jednotlivých zemích se vedle odborníků z projektu CASE II podílelo deset odborníků z osmi partnerských států. Na dvou regionálních a třech meziregionálních seminářích se podílelo 31 odborníků z 19 úřadů pro civilní letectví z partnerských států, což představuje 41 % všech přednášejících.

¹⁹ Partnerské státy jsou vybírány na základě objektivních kritérií, jako je závazek/schopnost daného státu plně využívat činnosti v oblasti budování kapacit, které projekt poskytuje, nebo absence možné duplicity s jinými iniciativami v oblasti budování kapacit, ať už dvoustrannými nebo mnohostrannými.