EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 18. 12. 2024
COM(2024) 579 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

VÝROČNÁ SPRÁVA ZA ROK 2023 O VYKONÁVANÍ NARIADENIA (ES) Č. 300/2008 O SPOLOČNÝCH PRAVIDLÁCH V OBLASTI BEZPEČNOSTNEJ OCHRANY CIVILNÉHO LETECTVA

1. ÚVOD

V súlade s článkom 16 nariadenia (ES) č. 300/2008[1] Komisia každoročne predloží Európskemu parlamentu, Rade a členským štátom správu, v ktorej ich informuje o uplatňovaní tohto nariadenia a jeho vplyve na zlepšovanie bezpečnostnej ochrany letectva.

V roku 2020 začali útvary Komisie vykonávať hodnotenie možných ďalších krokov, pokiaľ ide o systém bezpečnostnej ochrany letectva v EÚ[2]. V dôsledku toho útvary Komisie vo februári 2023 uverejnili pracovný dokument útvarov Komisie pod názvom *Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy:* a *stocktaking* (Práca na posilnenej a odolnejšej politike bezpečnostnej ochrany letectva: zhodnotenie), v ktorom potvrdili úspechy systému bezpečnostnej ochrany letectva v EÚ, upozornili na niektoré nevyriešené problémy a ich hlavné príčiny a zároveň identifikovali potenciálne možnosti nápravy spolu s ich pravdepodobným vplyvom (ak to bolo možné). V pracovnom dokumente sa navrhol nový, ambicióznejší základný scenár detekčnej kontroly cestujúcich a batožiny v rámci EÚ zlučiteľný s jednorazovou bezpečnostnou kontrolou, vylepšený regulačný postup, ako aj posilnenie vývoja a zavádzania inovácií.

V roku 2023 Komisia ďalej posilňovala systém bezpečnostnej ochrany letectva a jej útvary prijali niekoľko opatrení, ktoré boli v pracovnom dokumente označené za kľúčové. Komisia sa prostredníctvom dočasných opatrení zameraných na bezpečnostných pracovníkov rozhodla riešiť nedostatok kapacít na letiskách v EÚ v letnej sezóne roku 2023, keď sa po pandémii ochorenia COVID-19 zintenzívnila letecká doprava, zatiaľ čo sektor letectva čelil nedostatku pracovných síl.

V priebehu roka 2023 riadiaca skupina pre stratégiu bezpečnostnej ochrany letectva, s podporou konzultačných činností, spolupracovala na zohľadnení návrhov uvedených v pracovnom dokumente.

2. UDALOSTI A PERSPEKTÍVY V SÚVISLOSTI S HROZBAMI

Komisia spolu s príslušnými agentúrami udržiavala s členskými štátmi a inými zainteresovanými stranami nepretržitý dialóg o vznikajúcich bezpečnostných hrozbách v oblasti letectva vrátane hrozieb hybridnej povahy a vykonávala pravidelné monitorovanie týchto hrozieb s cieľom získavať poznatky a rozvíjať kapacity, aby bolo možné reagovať na tieto hrozby a účinne riadiť riziko. V prvom štvrťroku 2023 sa

---

[1] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002 (Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72).

[2] Na konzultačnom procese sa dobrovoľne zúčastnilo niekoľko členov poradnej skupiny zainteresovaných strán pre bezpečnostnú ochranu letectva, ktorá bola vytvorená podľa článku 17 nariadenia (ES) č. 300/2008.

v spolupráci s členskými štátmi dokončilo komplexné mapovanie rizík na posúdenie úrovne hrozby a rizika pre civilné letectvo. Toto mapovanie bolo súčasťou úsilia o posilnenú a odolnejšiu politiku bezpečnostnej ochrany letectva, ako sa uvádza v pracovnom dokumente.

2.1 Terorizmus a hybridné hrozby

Globálna teroristická scéna sa v roku 2023 nezmenila. Teroristi pôsobia cezhranične a využívajú nové technológie a spôsoby práce. Šírenie propagandy na internete a s tým spojená možná radikalizácia sú naďalej kľúčovým problémom, ktorý vychádza zo sociálnej izolácie a z chýbajúceho spoľahlivého systému podpory a ústi do náboru nových stúpencov. V prostredí, ktoré je decentralizovanejšie a nestabilnejšie, sa roztrúsení teroristickí a násilní extrémistickí aktéri navzájom spájajú a inšpirujú nad rámec ideológie či príslušnosti k skupine.

Očakáva sa, že hrozby a výzvy pre civilné letectvo ako vysokoprofilový cieľ útokov sa budú ďalej vyvíjať a takisto sa bude zvyšovať rozmanitosť spôsobov útoku. Vnútorné hrozby a terorizmus domáceho pôvodu sú naďalej oblasťou, ktorej sa venuje osobitná pozornosť. Oblasti konfliktu budú teroristom naďalej poskytovať prostredie, ktoré im umožňuje nadobudnúť sofistikovanejšie vojenské vybavenie.

2.2 Kybernetická bezpečnosť

V súvislosti s rastúcim využívaním informačných technológií a digitálnych prevádzkových systémov v letectve má kybernetická bezpečnosť čoraz väčší význam. Kybernetické útoky zamerané na odvetvie dopravy by mohli mať katastrofálne následky a mohli by viesť k závažnému narušeniu hospodárstva. V roku 2023 bolo hlásených viac ako 6 000 kybernetických útokov, ktoré mali vplyv na rôzne zainteresované strany v oblasti letectva. Uprednostňovanými spôsobmi vykonávania kybernetických útokov boli podvodné webové sídla, phishing a malvér (vrátane ransomvéru), zatiaľ čo hlavnými cieľmi boli používatelia vzdušného priestoru, letiská a poskytovatelia leteckých navigačných služieb a ich dodávateľské reťazce[3]. Existujúci rámec bezpečnostnej ochrany letectva bol v roku 2023 aktualizovaný nad rámec smernice NIS2[4]. Uskutočnili sa zasadnutia s vnútroštátnymi orgánmi s cieľom zabezpečiť maximálnu jednotnosť uplatňovania a presadzovania predpisov medzi horizontálnymi a odvetvovými kybernetickými predpismi, aby sa odvetvie dopravy a súvisiaca infraštruktúra stali odolnejšími, a to vrátane prostriedkov na boj proti

---

[3] Eurocontrol/EATM-CERT, 2024 Report on Cyber in Aviation (Správa o kybernetickej bezpečnosti v letectve z roku 2024).

[4] Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2555 zo 14. decembra 2022 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v Únii, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 910/2014 a smernica (EÚ) 2018/1972 a zrušuje smernica (EÚ) 2016/1148 (Ú. v. EÚ L 333, 27.12.2022, s. 80).

kybernetickým hrozbám. Kybernetická oblasť prináša viaceré osobitné výzvy vrátane veľkého množstva aktérov a motivácií (nad rámec teroristických skupín).

3. POSÚDENIA RIZÍK

3.1 Bezpilotné vzdušné prostriedky

Nezákonné používanie bezpilotných leteckých systémov, lepšie známych ako drony, môže narušiť prevádzku letísk a ohroziť lietadlá a ich cestujúcich[5]. V tejto súvislosti a na základe nedávno prijatej stratégie Komisie na boj proti potenciálnym hrozbám, ktoré predstavujú drony[6], útvary Komisie vykonali posúdenie rizík v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva s cieľom určiť potenciálne ďalšie zraniteľnosti letísk, ktoré by si mohli vyžiadať regulačné riešenia. Posúdenie rizík sa začalo vykonávať v poslednom štvrťroku 2023 a dokončené má byť v prvom štvrťroku 2024.

3.2 Oblasti konfliktu

V rámci systému varovania EÚ o oblastiach konfliktu sa v roku 2023 naďalej vykonávali spoločné posúdenia rizík na pravidelnej štvrťročnej báze pod vedením skupiny EÚ pre integrované posudzovanie rizík v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, ktorej súčasťou sú členské štáty EÚ, Spravodajské a situačné centrum EÚ (EU INTCEN), ktoré patrí pod Európsku službu pre vonkajšiu činnosť (ESVČ), a Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA). Cieľom tejto činnosti je včas si vymieňať informácie o posudzovaní rizík pre civilné letectvo v EÚ vyplývajúcich z oblastí konfliktu, a podporiť tak zmierňovanie rizika. V naliehavých prípadoch sa organizujú mimoriadne zasadnutia. V roku 2023 skupina usporiadala štyri štvrťročné zasadnutia a tri naliehavé zasadnutia *ad hoc*, a to najmä v súvislosti s konfliktom medzi Hamasom a Izraelom a jeho vplyvom na civilné letectvo v EÚ. To viedlo k uverejneniu nového informačného bulletinu o oblastiach konfliktu, stiahnutiu dvoch takýchto bulletinov a rozšíreniu 11 takýchto existujúcich bulletinov[7].

Postupom integrovaného posudzovania rizík v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva v EÚ sa zabezpečuje aj schopnosť posudzovať riziká a podporuje sa rozhodovací proces (zmierňovanie rizika), pokiaľ ide o normy bezpečnostnej ochrany nákladnej leteckej dopravy a letectva.

---

5 Podľa EASA Annual Safety Review 2022 (Výročný prehľad agentúry EASA o bezpečnosti za rok 2022) sa miera výskytu bezpilotných vzdušných prostriedkov v roku 2021 znížila (posledné dostupné údaje).

6 Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu o boji proti potenciálnym hrozbám, ktoré predstavujú drony [COM(2023) 659 final].

7 https://www.easa.europa.eu/sk/domains/air-operations/czibs.

4. LEGISLATÍVNY RÁMEC A DOPLNKOVÉ NÁSTROJE

4.1 Legislatívny rámec

Civilné letectvo je naďalej atraktívnym cieľom nepriateľských aktérov a na odvrátenie tejto hrozby je potrebné zabezpečiť vykonávanie primeraných ochranných opatrení zodpovedajúcich riziku. Komisia a členské štáty preto neustále upravujú zmierňujúce opatrenia s cieľom dosiahnuť najvyššiu úroveň bezpečnostnej ochrany a zároveň minimalizovať nepriaznivé účinky na prevádzku.

Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2015/1998 bolo v marci 2023 zmenené vykonávacím nariadením (EÚ) 2023/566[8]. Druhým uvedeným nariadením sa zaviedli zmeny, ktoré boli nevyhnutné vzhľadom na vývoj hrozieb a rizík, ako aj na najnovší vývoj v oblasti technológií. Tieto zmeny sa týkajú softvéru na automatizovanú detekciu zakázaných predmetov (APID), systémov detekcie výbušnín v príručnej batožine (ESD), zariadení na stopovú detekciu výbušnín (ETD), bezpečnostných skenerov, detekcie určitých chemických hrozieb, ako aj zariadení na detekciu výbušných pár (EVS) a súvisiacich úprav postupu detekčnej kontroly.

4.2 Databáza Únie o bezpečnosti dodávateľského reťazca

Databáza Únie[9] o bezpečnosti dodávateľského reťazca predstavuje jediný právny nástroj k dispozícii na nahliadnutie pri prijímaní zásielok od iného oprávneného zástupcu alebo známeho odosielateľa. Súčasťou tejto databázy je zároveň zoznam schválených zariadení bezpečnostnej ochrany civilného letectva s označením „známka EÚ“.

V databáze bolo na konci roka 2023 evidovaných približne 40 000 oprávnených zástupcov, známych odosielateľov, známych dodávateľov letiskových dodávok, nezávislých overovateľov, leteckých spoločností s označením ACC3, regulovaných dodávateľov, ako aj oprávnených zástupcov a známych odosielateľov z tretích krajín, zariadení bezpečnostnej ochrany, letísk a používateľov. Miera jej dostupnosti bola 99,98 %, čo znamená, že v priebehu roka 2023 bola databáza nedostupná menej ako dve hodiny.

4.3 Predbežné informácie o náklade pred naložením (PLACI)

Hospodárske subjekty, ktoré sú zodpovedné za leteckú prepravu zásielok na colné územie Únie (ako na miesto určenia alebo miesto tranzitu) z tretích krajín, musia colným orgánom EÚ elektronicky predložiť predbežné informácie o náklade. Tieto údaje analyzujú na účely bezpečnostnej ochrany civilného letectva colné orgány na prvom mieste vstupu do EÚ pomocou nového systému kontroly dovozu (ICS2).

---

[8] Podrobnosti pozri v prílohe 2.

[9] https://ksda.ec.europa.eu/.

Na základe výsledku analýzy rizík týkajúcej sa predbežných informácií o náklade pred naložením môže byť potrebné vykonať osobitné zmierňujúce opatrenia bezpečnostnej ochrany letectva vrátane možného pokynu alebo odporúčania „nenakladať“ (*Do Not Load*, DNL). Tieto opatrenia musia uplatňovať hospodárske subjekty, ktoré sú súčasťou dodávateľského reťazca na vstupe do EÚ, pred naložením zásielky na palubu lietadla s odletom do EÚ.

Druhá fáza systému ICS2, v rámci ktorej sa tieto požiadavky začali vzťahovať na všetok letecký náklad, bola realizovaná 1. marca 2023. V roku 2023 bolo predložených 202 539 068 predbežných informácií o náklade pred naložením a nebolo vydané žiadne odporúčanie „nenakladať“.

5. INŠPEKCIE A ĎALŠIE ČINNOSTI TÝKAJÚCE SA MONITOROVANIA DODRŽIAVANIA PREDPISOV

5.1 Všeobecne

Nariadenie (ES) č. 300/2008 je zamerané na predchádzanie činom protiprávneho zasahovania voči civilnému letectvu v záujme ochrany osôb a tovaru. Zatiaľ čo od členských štátov sa v tomto nariadení vyžaduje, aby pravidelne monitorovali dodržiavanie predpisov pri vykonávaní spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva letiskami, leteckými dopravcami a inými subjektmi a aby zaisťovali rýchle odhaľovanie a nápravu nedostatkov, úlohou, ktorou poveril zákonodarca Komisiu, je monitorovať účinné vykonávanie tejto právnej požiadavky členskými štátmi EÚ/EHP[10].

V článku 15 nariadenia (ES) č. 300/2008 sa od Komisie vyžaduje, aby vykonávala inšpekcie a aby v prípade potreby navrhla odporúčania na zlepšenie bezpečnostnej ochrany letectva. V záujme splnenia tohto cieľa v oblasti monitorovania zahŕňa systém dohľadu Komisie činnosti členských štátov týkajúce sa zriadenia, udržiavania a uplatňovania účinného národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva a účinného národného programu kontroly kvality civilného letectva.

Komisia na tieto účely prevádzkuje dvojvrstvový systém monitorovania dodržiavania predpisov, t. j. jej vlastné inšpekcie doplnené o posúdenie výročných správ členských štátov o vnútroštátnych monitorovacích činnostiach.

Od roku 2010 sa miera dodržiavania predpisov, ktorá sa zisťuje počas inšpekcií Komisie, drží na stabilnej úrovni približne 80 %. Tento pomerne stabilný údaj však neznamená, že členské štáty nezvýšili svoje úsilie, keďže v priebehu rokov sa značne zvýšili aj požiadavky bezpečnostnej ochrany letectva, a to najmä v oblastiach, ako je bezpečnostná ochrana nákladnej leteckej dopravy a detekčná kontrola tekutín,

[10] Európsky hospodársky priestor: 27 členských štátov EÚ, Nórsko, Island a Švajčiarsko. Zodpovednosť za vykonávanie inšpekcií v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva v Nórsku a na Islande nesie Dozorný úrad EZVO. Vo Švajčiarsku Komisia vykonáva inšpekcie v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva na základe dvojstrannej dohody.

aerosólov a gélov, alebo pri zavádzaní a používaní sofistikovanejšej a výkonnejšej technológie.

5.2 Frekvencia a rozsah inšpekcií

Komisia vykonáva inšpekcie orgánov bezpečnostnej ochrany letectva členských štátov [ďalej len „príslušné orgány“, ako sa uvádza v článku 9 nariadenia (ES) č. 300/2008], ako aj inšpekcie letísk, prevádzkovateľov a subjektov uplatňujúcich normy bezpečnostnej ochrany letectva.

Počet, frekvencia a rozsah týchto inšpekcií sú stanovené v stratégii Generálneho riaditeľstva pre mobilitu a dopravu (GR MOVE), ktorá sa týka monitorovania uplatňovania noriem bezpečnostnej ochrany letectva v EÚ. V stratégii sa zohľadňuje objem leteckej činnosti každého členského štátu, reprezentatívna vzorka typu prevádzky letísk, úroveň súladu pri vykonávaní nariadení v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, výsledky predchádzajúcich inšpekcií Komisie, posúdenia národných výročných správ o kontrole kvality, bezpečnostné incidenty (činy protiprávneho zasahovania), úrovne hrozieb a ďalšie faktory a posúdenia.

Aby mala Komisia primeranú istotu o úrovni dodržiavania predpisov členskými štátmi, používa sa prístup viacročného monitorovania. Dôkazy týkajúce sa uplatňovania nariadenia (ES) č. 300/2008 a jeho vykonávacích právnych predpisov každým členským štátom sa teda získavajú v cykle dvoch rokov, a to buď prostredníctvom inšpekcie jeho príslušného orgánu, alebo prostredníctvom inšpekcie aspoň jedného z jeho letísk.

Okrem toho sa dôkaz o uplatňovaní spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva získava v cykle piatich rokov na základe výberu aspoň 15 % zo všetkých letísk v EÚ, na ktoré sa nariadenie (ES) č. 300/2008 vzťahuje, vrátane najväčšieho letiska z hľadiska objemu cestujúcich v každom členskom štáte. Inšpekcie, ktoré vykonáva Komisia na vybraných letiskách, predstavujú silný ukazovateľ celkovej úrovne dodržiavania predpisov v každom členskom štáte.

5.3 Postupy a metodika inšpekcií

Postupy vykonávania inšpekcií Komisie v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva sa stanovujú v nariadení Komisie (EÚ) č. 72/2010[11]. To okrem iného obsahuje aj ustanovenia týkajúce sa kvalifikácie a právomocí inšpektorov Komisie.[12]

Metodika na vykonávanie týchto inšpekcií bola vypracovaná v úzkej spolupráci s orgánmi bezpečnostnej ochrany letectva členských štátov a je založená na overení účinného vykonávania opatrení bezpečnostnej ochrany.

---

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

[12] Pozri články 4 a 5.

5.4 Inšpekcie, ktoré vykonáva Komisia

Komisia disponovala do augusta 2023 aktívnym tímom siedmich inšpektorov bezpečnostnej ochrany letectva zamestnaných na plný pracovný čas a v septembri 2023 sa tento počet zvýšil na osem, pričom ich prácu podporovala skupina približne 80 národných audítorov vymenovaných členskými štátmi, ktorí získali oprávnenie zúčastňovať sa na inšpekciách Komisie.

Zapájaním národných audítorov do inšpekcií Komisie sa zároveň prispieva k systému partnerského preskúmania a umožňuje sa šírenie metodík a osvedčených postupov medzi členskými štátmi a pridruženými krajinami.[13]

5.4.1 Inšpekcie príslušných vnútroštátnych orgánov

Inšpekcie príslušných orgánov sú zamerané na overovanie toho, či členské štáty disponujú potrebnými nástrojmi – vrátane národného programu kontroly kvality, zákonnej právomoci a príslušných zdrojov – na to, aby mohli primerane vykonávať právne predpisy EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva.

V rámci siedmeho cyklu inšpekcií príslušných orgánov Komisia vykonala v priebehu roka 2023 štyri inšpekcie. Členské štáty, v ktorých v roku 2023 prebiehali inšpekcie, zosúladili svoje národné programy bezpečnostnej ochrany letectva s právnymi predpismi EÚ, poskytli príslušným orgánom potrebné právomoci v oblasti presadzovania predpisov na monitorovanie a presadzovanie všetkých požiadaviek vyplývajúcich z nariadenia a jeho vykonávacích aktov, zabezpečili, aby bol k dispozícii dostatočný počet audítorov na vykonávanie činností súvisiacich s monitorovaním dodržiavania predpisov, a vykonali väčšinu požiadaviek týkajúcich sa odbornej prípravy a výcviku v oblasti bezpečnostnej ochrany.

Inšpekcie však zdôraznili potrebu dodatočného úsilia v týchto oblastiach: zabezpečenie úplného zosúladenia programov bezpečnostnej ochrany letísk, prevádzkovateľov a subjektov s nariadeniami, zahrnutie metodiky potrebnej na inšpekcie a plnenie požiadaviek týkajúcich sa postupu podávania správ (napr. pokiaľ ide o čas predloženia správy, plán nápravných opatrení, formálne uzavretie inšpekčného spisu atď.), dodržiavanie minimálnej frekvencie bezpečnostných auditov, inšpekcií a testov a v príslušných prípadoch vykonávanie náležitého posudzovania rizík na vymedzenie opatrení bezpečnostnej ochrany alebo určitých výnimiek. Okrem toho sa pri pravidelnom monitorovaní vnútroštátnych a/alebo zahraničných leteckých dopravcov a niektorých subjektov s povinnosťami v oblasti bezpečnostnej ochrany zistili problémy týkajúce sa frekvencie a rozsahu inšpekcií.

---

[13] Zhrnutie všetkých činností Komisie a Dozorného úradu EZVO zameraných na monitorovanie dodržiavania predpisov v roku 2023 pozri v prílohe 1.

5.4.2 Úvodné inšpekcie na letiskách

V roku 2023 Komisia vykonala 14 úvodných inšpekcií letísk s cieľom overiť, či príslušný orgán primerane monitoruje účinné vykonávanie opatrení bezpečnostnej ochrany letectva a či dokáže rýchlo odhaliť a odstrániť prípadné nedostatky. Každý nedostatok, ktorý inšpektori Komisie zistia, sa musí odstrániť v stanovenej lehote. Správy o inšpekciách majú k dispozícii všetky členské štáty.

Po štrnástom roku vykonávania nariadenia (ES) č. 300/2008 sa vo výsledkoch inšpekcií odráža úsilie vynaložené príslušnými orgánmi a odvetvím. Väčšina požiadaviek na bezpečnostnú ochranu bola vykonaná správne. Inšpekcie však poukázali na ťažkosti pri účinnom vykonávaní niektorých opatrení, napríklad pri kontrole vstupu a detekčnej kontrole príručnej batožiny, ako aj v oblasti kybernetickej bezpečnosti.

5.4.3 Následné inšpekcie

V súlade s článkom 13 nariadenia (EÚ) č. 72/2010 Komisia pravidelne vykonáva obmedzený počet následných inšpekcií. Takéto inšpekcie sa uskutočňujú v prípade, že sa počas úvodnej inšpekcie zistili viaceré závažné nedostatky, ale aj na základe náhodného výberu s cieľom overiť, či majú príslušné orgány potrebné právomoci na to, aby požadovali odstránenie nedostatkov v stanovených lehotách. V roku 2023 sa vykonala jedna následná inšpekcia.

5.5 Posúdenia výročných správ členských štátov o kontrole kvality

V bode 18 prílohy k nariadeniu (ES) č. 300/2008 sa vyžaduje, aby členské štáty každoročne predkladali Komisii správu o opatreniach, ktoré prijali na splnenie svojich záväzkov, a o stave bezpečnostnej ochrany letectva na svojich letiskách.

Posudzovanie týchto správ popri pravidelných inšpekciách poskytuje Komisii nástroj na to, aby mohla pozorne sledovať vykonávanie vnútroštátnych opatrení na kontrolu kvality. To zase umožňuje rýchle odhaľovanie a nápravu nedostatkov v každom členskom štáte.

Posudzovanie zahŕňa analýzu pravidelného monitorovania letísk, leteckých dopravcov a iných subjektov s povinnosťami v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, ako aj analýzu času, ktorý audítori strávili v teréne, rozsahu a frekvencie vhodnej kombinácie činností týkajúcich sa monitorovania dodržiavania predpisov, vnútroštátnych úrovní dodržiavania predpisov, následných činností a využívania právomocí v oblasti presadzovania predpisov.

Kvalita výročných správ a informácií poskytovaných členskými štátmi zostáva nezmenená, pričom v roku 2023 sa dosiahla ďalšia harmonizácia.

Členským štátom bolo zaslané formálne komplexné hodnotenie, v ktorom sa v prípade potreby zdôraznili odporúčania, ako zlepšiť alebo lepšie prispôsobiť vnútroštátne úsilie.

5.6 Posúdenia letísk v tretích krajinách

Komisia vykonáva posúdenia v kontexte dohôd o jednorazových bezpečnostných kontrolách medzi EÚ a tretími krajinami. Účelom je potvrdiť, že vykonávanie určitých opatrení bezpečnostnej ochrany je naďalej na rovnakej úrovni ako vykonávanie právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva. V roku 2023 sa vykonali tri posúdenia, a to v Nórsku[14], v Kanade a v Spojenom kráľovstve.

5.7 Prípady podľa článku 15 a súdne konania

Ak sú zistené nedostatky pri vykonávaní opatrení bezpečnostnej ochrany na letisku také závažné, že majú významný vplyv na celkovú úroveň bezpečnostnej ochrany civilného letectva v Únii, Komisia uplatní článok 15 nariadenia (EÚ) č. 72/2010. To znamená, že na situáciu sa upozornia príslušné orgány všetkých členských štátov a že lety prichádzajúce z letiska, ktoré podlieha článku 15, sa považujú za lety prichádzajúce z tretej krajiny, na základe čoho vzniká prijímajúcim letiskám povinnosť vykonať kompenzačné opatrenia bezpečnostnej ochrany v súvislosti s príchodom transferových cestujúcich a ich batožiny, ako aj v súvislosti s lietadlom, ktorým prileteli. V roku 2023 sa nevyskytol žiadny takýto prípad.

Komisia má takisto možnosť začať konanie o nesplnení povinnosti v súlade s článkom 258 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, a to najmä v prípadoch dlhotrvajúceho neodstránenia nedostatkov alebo ich opätovného výskytu. V roku 2023 sa nezačalo žiadne takéto konanie.

6. SKÚŠKY A ZASADNUTIA

6.1 Skúšky

„Skúška“ v zmysle právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva sa vykonáva, keď sa členský štát dohodne s Komisiou, že bude určitý čas používať osobitné prostriedky alebo metódy, ktoré nie sú uznané v právnych predpisoch, a dočasne nimi nahradí jednu z uznaných bezpečnostných kontrol, a to pod podmienkou, že táto skúška neohrozí celkovú úroveň bezpečnostnej ochrany. V Holandsku a Nemecku sa v roku 2022 začali dve skúšky týkajúce sa zavedenia automatizovanej detekcie zakázaných predmetov v kombinácii so systémami detekcie výbušnín v príručnej batožine[15].

6.2 Zasadnutia

Komisia a Americký úrad pre bezpečnosť dopravy (TSA) usporiadali v Madride v Španielsku vo februári 2023 prvý samit Európskej únie a Spojených štátov

---

[14] Na Svalbarde, nepripojenom území Nórska.

[15] Záverečná správa o skúške v Holandsku bola doručená v júni 2023. Skúška v Nemecku stále prebieha.

o bezpečnostnej ochrane nákladnej leteckej dopravy. Toto podujatie poskytlo príležitosť identifikovať hrozby v súvislosti s leteckým nákladom a spoločne zaviesť stratégie na zmiernenie rizík.

Komisia v novembri 2023 usporiadala štvrté zasadnutie pracovnej skupiny pre kybernetickú bezpečnosť letectva, na ktorom sa zišli orgány členských štátov zodpovedné za bezpečnostnú ochranu letectva a vykonávanie smernice NIS[16]. Cieľom tohto zasadnutia bolo podporiť spoluprácu medzi orgánmi v záujme ľahšieho zosúladenia medzi smernicou NIS2 a predpismi v oblasti letectva a ich dodržiavania. Okrem toho bolo cieľom predísť potenciálnym medzerám alebo duplicitám, pokiaľ ide o záväzky v oblasti kybernetickej bezpečnosti, a minimalizovať zbytočnú administratívnu a prevádzkovú záťaž.

V snahe poskytnúť členským štátom spätnú väzbu na základe inšpekcií, podporiť transparentnosť a harmonizovať metodiky monitorovania dodržiavania predpisov Komisia usporiadala v októbri 2023 výročné zasadnutie a školenie národných inšpektorov AVSEC.

7. MEDZINÁRODNÝ DIALÓG

7.1 Všeobecne

Komisia naďalej prispievala k bezpečnostnej ochrane letectva na celom svete. Konala tak prostredníctvom spolupráce s medzinárodnými orgánmi, ako je Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO), Európska konferencia civilného letectva (ECAC) a kľúčoví obchodní partneri, pričom úzko spolupracovala aj s členskými štátmi v úsilí zabezpečiť koordinované stanoviská EÚ. Zároveň sa viedli dialógy s niektorými tretími krajinami, ako sú Spojené štáty, Kanada, Austrália, Singapur a Spojené kráľovstvo.

7.2 Medzinárodné orgány

EÚ sa ako pozorovateľ aktívne zúčastnila na výročnom zasadnutí fóra ICAO o bezpečnostnej ochrane letectva (AVSECP/34), ktoré sa konalo od 29. mája do 2. júna 2023, a zúčastnila sa aj na druhom zasadnutí fóra ICAO o kybernetickej bezpečnosti (CYSECP/2), ktoré sa konalo od 5. do 9. júna 2023.

7.3 Tretie krajiny

V kontexte vzťahov so Spojenými štátmi v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva sa skupina EÚ-USA pre spoluprácu v oblasti bezpečnostnej ochrany dopravy zameriava na posilňovanie spolupráce vo viacerých oblastiach spoločného záujmu. Zabezpečuje

---

[16] Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1148 zo 6. júla 2016 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne bezpečnosti sietí a informačných systémov v Únii (Ú. v. EÚ L 194, 19.7.2016, s. 1).

sa tým ďalšie fungovanie dohôd o jednorazových bezpečnostných kontrolách a vzájomného uznávania príslušných systémov EÚ a USA v oblasti bezpečnostnej ochrany leteckého nákladu a poštových zásielok. V poradí 32. zasadnutie tejto skupiny sa uskutočnilo 15. až 16. novembra 2023.

Pri uplatňovaní článku 435 Dohody o obchode a spolupráci medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom sa spoluprácou v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva zabezpečuje aj spolupráca, pokiaľ ide o otázky bezpečnostnej ochrany letectva, výmenu informácií, diskusie a výmenu najlepších postupov a rozvoj dohôd o spolupráci medzi technickými expertmi. V poradí tretie zasadnutie o spolupráci medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva sa uskutočnilo 16. októbra 2023.

V súlade s právnymi predpismi EÚ Komisia uzatvára dohody o jednorazových bezpečnostných kontrolách, na základe ktorých sa normy bezpečnostnej ochrany uplatňované v niektorých tretích krajinách alebo na letiskách tretích krajín uznávajú za rovnocenné s normami EÚ[17]. V roku 2023 sa neuzavreli žiadne nové dohody o jednorazových bezpečnostných kontrolách. Prebiehali diskusie o takejto dohode s Japonskom.

Pokiaľ ide o budovanie kapacít, v roku 2023 pokračovala realizácia projektu bezpečnostnej ochrany civilného letectva v Afrike, Ázii a na Blízkom východe (CASE II), ktorý je financovaný z prostriedkov Európskej komisie s rozpočtom vo výške 8 miliónov EUR a vykonáva ho ECAC. Medzi činnosti vykonané expertmi na bezpečnostnú ochranu letectva patrili semináre, webináre a dvojstranné činnosti v jednotlivých krajinách[18]. Celkovým cieľom projektu CASE II je bojovať proti hrozbe terorizmu pre civilné letectvo prostredníctvom partnerstva so štátmi v týchto troch regiónoch v záujme posilnenia systémov bezpečnostnej ochrany civilného letectva v týchto štátoch[19].

---

17 EÚ má dohody o jednorazových bezpečnostných kontrolách so Spojenými štátmi, s Kanadou, so Singapurom, s Čiernou Horou, so Srbskom, Spojeným kráľovstvom a s Izraelom (len pokiaľ ide o podanú batožinu).

18 V priebehu roka 2023 sa vykonalo 68 činností, čo predstavuje 94 % nárast v porovnaní s 35 činnosťami vykonanými v roku 2022. Tieto činnosti v jednotlivých krajinách organizovalo 39 partnerských štátov a zúčastnilo sa na nich 66 partnerských štátov v prospech 1 119 účastníkov. Činnosti zahŕňali 44 dvojstranných činností odbornej prípravy a výcviku, desať mnohostranných činností odbornej prípravy a výcviku, päť mentorských činností, päť seminárov (dva regionálne a tri medziregionálne), tri preskúmania bezpečnostnej ochrany v rámci programu APEX a jeden webinár. Celkovo sa od začiatku projektu vykonalo 131 činností v jednotlivých krajinách a činností na diaľku. Pokiaľ ide o mobilizáciu odborných znalostí, v danom období bolo uvoľnených 30 expertov z 11 členských štátov a 39 expertov z 22 orgánov civilného letectva partnerských štátov prispelo k vykonaniu 25 činností. Desať expertov z ôsmich orgánov civilného letectva partnerských štátov prispelo k vykonaniu 20 činností v jednotlivých krajinách spolu s expertmi projektu CASE II. 31 expertov z 19 orgánov civilného letectva partnerských štátov prispelo k vykonaniu dvoch regionálnych a troch medziregionálnych seminárov, čo predstavuje 41 % všetkých rečníkov.

19 Partnerské štáty sa vyberajú na základe objektívnych kritérií, ako je záväzok/schopnosť daného štátu plne využívať činnosti budovania kapacít vykonané v rámci projektu alebo absencia možnej duplicity v súvislosti s inými dvojstrannými alebo mnohostrannými iniciatívami zameranými na budovanie kapacít.

8. ZÁVERY

Zaistenie bezpečnej prevádzky letectva vo vzduchu a na zemi je základnou podmienkou toho, aby sa komerčnému letectvu darilo. Optimálny regulačný systém bezpečnostnej ochrany letectva je kombináciou inovácií a stability, pričom vždy udržiava najvyššiu úroveň bezpečnostnej ochrany. V roku 2023 Komisia pokračovala vo svojom úsilí zabezpečiť takýto systém bezpečnostnej ochrany letectva, pričom brala ohľad na súčasné a budúce výzvy a úzko spolupracovala s regulačnými orgánmi aj so zainteresovanými stranami. Toto úsilie bude v roku 2024 pokračovať.