Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/247

3.2.2026

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2026/247

z 2. februára 2026,

ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, pokiaľ ide o špecifikácie národných programov kontroly kvality v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na 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 ([1]), a najmä na jeho článok 11 ods. 2 prvý pododsek,

keďže:

(1) Nariadením Komisie (EÚ) č. 18/2010 ([2]) sa doplnila príloha II k nariadeniu (ES) č. 300/2008 o spoločných špecifikáciách národných programov kontroly kvality členských štátov v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

(2) Vzhľadom na neustály vývoj medzinárodných noriem, postupov, metodík a nástrojov pri monitorovaní súladu s pravidlami bezpečnostnej ochrany civilného letectva od prijatia prílohy II je dôležité zmeniť existujúce špecifikácie národných programov kontroly kvality a zodpovedajúcim spôsobom ich aktualizovať.

(3) Konkrétne sa do prílohy 17 k Chicagskemu dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve zo 7. decembra 1944 doplnili dve nové normy, v ktorých sa od zmluvných štátov vyžaduje, aby zabezpečili, že ich národné programy kontroly kvality bezpečnostnej ochrany civilného letectva vymedzia postupy oznamovania informácií o incidentoch činov protiprávneho zasahovania a prípravných úkonoch k nim (norma 5.1.6), ako aj systém dôverného informovania na účely analýzy informácií o bezpečnostnej ochrane poskytovaných zo zdrojov, akými sú cestujúci, posádka a pozemný personál [norma 3.5.1 písm. d)].

(4) V súlade s článkom 11 ods. 2 tretím pododsekom nariadenia (ES) č. 300/2008 má národný program kontroly kvality členského štátu umožniť rýchle odhaľovanie a nápravu nedostatkov. V záujme efektívnejšieho dosiahnutia tohto cieľa by sa nové normy ICAO uvedené v odôvodnení 3 mali zohľadniť v národných programoch kontroly kvality bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

(5) Najmä na účely podkladov pri tvorbe politík, zjednodušenia oznamovania informácií prevádzkovateľmi a subjektmi zodpovednými za vykonávanie národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva a podpory súladu s príslušnými normami stanovenými v prílohe 17 k Chicagskemu dohovoru by sa mal stanoviť spoločný rámec na zhromažďovanie, výmenu a analýzu údajov z udalostí súvisiacich s bezpečnostnou ochranou letectva, ktorým sa nahradí súčasné roztrieštené regulačné prostredie na vnútroštátnej úrovni.

(6) S cieľom zabezpečiť účinnosť a efektívnosť mechanizmu oznamovania informácií by sa v spoločnom rámci malo vyžadovať, aby prevádzkovatelia a subjekty zodpovedné za vykonávanie národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva oznamovali informácie o incidentoch v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, činoch protiprávneho zasahovania a prípravných úkonoch k nim relevantným orgánom v stanovených lehotách v závislosti od toho, aký závažný a okamžitý vplyv majú na bezpečnostnú ochranu letectva, a mali by zaviesť vnútorný systém oznamovania informácií, ktorý budú používať všetci ich zamestnanci. Pri vytváraní svojich vnútorných systémov oznamovania informácií by prevádzkovatelia a subjekty mali určiť zodpovedné osoby alebo subjekty, zlepšiť konzistentnosť údajov, prijímať a školiť osoby určené na vykonávanie úloh v oblasti oznamovania informácií, štandardizovať formuláre na oznamovanie informácií a používať spoločnú klasifikáciu.

([1]) Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj.

([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 18/2010 z 8. januára 2010, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008, pokiaľ ide o špecifikácie národných programov kontroly kvality v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva [Ú. v. EÚ L 7, 12.1.2010, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/18(1)/oj].

(7) Povinnosťami oznamovať informácie o udalostiach a incidentoch v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, činoch protiprávneho zasahovania a prípravných úkonoch k nim stanovenými v tomto nariadení nie sú dotknuté súčasné oznamovacie povinnosti týkajúce sa určitých udalostí v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva s vplyvom na bezpečnosť letectva stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 ([3]) a jeho vykonávacích predpisoch. Uvedené vykonávacie predpisy sa zmenia tak, aby zohľadňovali ustanovenia tohto nariadenia.

(8) S cieľom zabezpečiť potrebnú úroveň dôvernosti by informácie obsiahnuté v oznámeniach mali byť chránené počas ich spracovania a uchovávania a takéto informácie by sa nemali používať na iné účely ako na bezpečnostnú ochranu letectva. Dôvernosť totožnosti osoby oznamujúcej informácie a osôb uvedených v oznámení by sa mala chrániť s výhradou požiadaviek týkajúcich sa trestného, disciplinárneho alebo správneho konania podľa vnútroštátneho práva.

(9) S cieľom urýchliť akúkoľvek potrebnú iniciatívu Komisie, iných členských štátov, iných vnútroštátnych orgánov vrátane orgánov pre bezpečnosť letectva, odvetvia a medzinárodných partnerov by sa mali podľa potreby stanoviť primerané postupy na výmenu relevantných informácií obsiahnutých v oznámeniach a týkajúcich sa následných opatrení.

(10) Na zabezpečenie účinného prehľadu udalostí a incidentov v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva v Únii by sa od členských štátov malo vyžadovať, aby Komisii predkladali výročnú správu so štatistikami o prijatých oznámeniach a s ich analýzou.

(11) Udalosti v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva by sa mali nahlásiť harmonizovaným spôsobom prostredníctvom štandardizovaného vzoru na oznamovanie takýchto informácií. Uvedený vzor vychádza z existujúcich usmerňujúcich materiálov vypracovaných Medzinárodnou organizáciou civilného letectva a sprístupnených v dokumente *Reporting of Aviation Security Occurrences and Incidents* (Oznamovanie udalostí a incidentov v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva) uverejnenom v júni 2022.

(12) Okrem toho skúsenosti získané pri vykonávaní prílohy II k nariadeniu (ES) č. 300/2008, ako aj vývoj globálnej metodiky monitorovania súladu a sektorovej terminológie ukázali potrebu menších zmien spoločných špecifikácií národných programov kontroly kvality v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva. Tieto zmeny sa týkajú určitých vymedzení pojmov (ako sú bezpečnostné opatrenia) a zlepšení v existujúcich ustanoveniach (napríklad stanovenie frekvencie kontrol letísk).

(13) Nariadenie (ES) č. 300/2008 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť. Keďže sa predpokladá, že počet a rozsah zavádzaných zmien významne upravia existujúcu prílohu II k nariadeniu (ES) č. 300/2008, je vhodnejšie uvedenú prílohu nahradiť.

(14) Vytvorenie mechanizmu a postupu oznamovania, klasifikácie, spracúvania, uchovávania, ochrany, analýzy a agregácie informácií o incidentoch v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, činoch protiprávneho zasahovania a prípravných úkonoch k nim si vyžaduje primerané prípravné obdobie. Lehota na uplatnenie niektorých súvisiacich ustanovení uvedených v prílohe by sa preto mala odložiť, aby sa členským štátom poskytol potrebný čas na zabezpečenie účinného a efektívneho plnenia požiadaviek.

(15) Uskutočnili sa konzultácie s poradnou skupinou zúčastnených strán zriadenou článkom 17 nariadenia (ES) č. 300/2008, ktorá bola úzko zapojená do vypracovania novopridaných požiadaviek na ohlasovanie udalostí v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva.

(16) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného podľa článku 19 nariadenia (ES) č. 300/2008,

([3]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 z 3. apríla 2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES a nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007 (Ú. v. EÚ L 122, 24.4.2014, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Príloha II k nariadeniu (ES) č. 300/2008 sa nahrádza textom v prílohe k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 2. februára 2026

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

„PRÍLOHA II

Spoločné špecifikácie národných programov kontroly kvality, ktoré má v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva vykonať každý členský štát

1. VYMEDZENIE POJMOV

1.1. Na účely tejto prílohy sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „ročný objem prepravy“ je celkový počet prilietajúcich, odlietajúcich a tranzitných cestujúcich (započítaných raz);

2. „príslušný orgán“ je vnútroštátny orgán určený členským štátom podľa článku 9, ktorý je zodpovedný za koordináciu a monitorovanie uplatňovania svojho národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva;

3. „audítor“ je akákoľvek osoba, ktorá v mene príslušného orgánu vykonáva činnosti týkajúce sa monitorovania súladu na vnútroštátnej úrovni;

4. „osvedčenie“ je formálne vyhodnotenie a potvrdenie zo strany príslušného orgánu alebo v jeho mene, že osoba má nevyhnutné zručnosti na výkon funkcie audítora na prijateľnej úrovni určenej príslušným orgánom;

5. „činnosti týkajúce sa monitorovania súladu“ je akýkoľvek postup alebo proces, ktorý sa používa na posúdenie vykonávania tohto nariadenia a národného programu bezpečnostnej ochrany letectva;

6. „nedostatok“ je nedodržiavanie požiadaviek bezpečnostnej ochrany letectva;

7. „kontrola“ je preskúmanie vykonávania bezpečnostných opatrení a postupov s cieľom určiť, či sa vykonávajú účinne a na požadovanej úrovni, ako aj zistiť všetky nedostatky;

8. „pohovor“ je kontrola, ktorú audítor vykoná ústne, s cieľom zistiť, či sa vykonávajú osobitné bezpečnostné opatrenia alebo postupy;

9. „pozorovanie“ je vizuálna kontrola zo strany audítora, či sa vykonáva bezpečnostné opatrenie alebo postup;

10. „neskrývaný test“ je ohlásené cvičenie s pracovníkmi detekčnej kontroly alebo inými dotknutými bezpečnostnými pracovníkmi, ktoré realisticky simuluje výkon bezpečnostnej kontroly alebo čin protiprávneho zasahovania na účely preskúšania alebo merania prvkov, ako je účinnosť vykonávania existujúcich bezpečnostných opatrení, spôsobilosti a schopnosti tohto personálu vykonávať pridelené funkcie;

11. „relevantné orgány“ sú na účely kapitoly 19 náležitý orgán alebo akýkoľvek iný vnútroštátny orgán zodpovedný za oznámenie udalostí a incidentov v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, činov protiprávneho zasahovania a prípravných úkonov k nim;

12. „oznamovateľ“ je každá právnická alebo fyzická osoba, ktorá oznámi udalosť či incident v oblasti bezpečnostnej ochrany, čin protiprávneho zasahovania, prípravný úkon alebo iné informácie súvisiace s bezpečnostnou ochranou v súlade s povinným alebo dobrovoľným postupom oznamovania stanoveným členskými štátmi;

13. „reprezentatívna vzorka“ je výber z možných variantov monitorovania, ktorého veľkosť a rozsah je dostatočný ako základ na vytvorenie všeobecných záverov o vykonávaní noriem;

14. „bezpečnostný audit“ je dôkladné preskúmanie bezpečnostných opatrení a postupov s cieľom zistiť, či sa v plnej miere a pravidelne vykonávajú;

15. „incident bezpečnostnej ochrany“ je udalosť v oblasti bezpečnostnej ochrany, ktorá ovplyvňuje alebo by mohla ovplyvniť bezpečnosť cestujúcich, posádky, pozemného personálu a širokej verejnosti;

16. „udalosť bezpečnostnej ochrany“ je akákoľvek udalosť súvisiaca s bezpečnostnou ochranou, ktorá môže viesť k oslabeniu výsledku bezpečnostnej ochrany, môže zvýšiť prevádzkové riziká alebo ohroziť bezpečnosť cestujúcich, posádky, pozemného personálu a širokej verejnosti, alebo je potenciálnym porušením súladu. To zahŕňa identifikáciu alebo pozorovanie slabých miest pri ochrane civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania;

17. „test“ je skúška opatrení bezpečnostnej ochrany letectva, pri ktorom príslušný orgán simuluje zámer spáchať čin protiprávneho zasahovania s cieľom otestovať účinnosť vykonávania existujúcich bezpečnostných opatrení;

18. „overenie“ je činnosť zo strany audítora s cieľom zistiť, či sa osobitné bezpečnostné opatrenie v skutočnosti uplatňuje;

19. „slabé miesto“ je každý nedostatok vo vykonávaných opatreniach a postupoch, ktorý by sa mohol zneužiť na spáchanie činu protiprávneho zasahovania.

2. PRÁVOMOCI PRÍSLUŠNÉHO ORGÁNU

2.1. Členské štáty udelia príslušnému orgánu nevyhnutné právomoci na monitorovanie a presadzovanie všetkých požiadaviek tohto nariadenia a jeho vykonávacích aktov vrátane právomoci ukladať sankcie v súlade s článkom 21.

2.2. Príslušný orgán vykonáva činnosti týkajúce sa monitorovania súladu a má právomoci nevyhnutné na to, aby požadoval nápravu akéhokoľvek zisteného nedostatku v stanovených lehotách.

2.3. V súvislosti s činnosťami smerujúcimi k náprave nedostatkov a vynucovacích opatrení sa vytvorí postupný a primeraný prístup. Tento prístup sa skladá z krokov, ktoré sa uskutočňujú postupne, kým sa náprava nedosiahne, vrátane:

a) písomného poradenstva a odporúčaní;

b) písomného formálneho upozornenia;

c) úradného oznámenia o presadzovaní predpisov;

d) správnych sankcií a súdnych konaní.

Príslušný orgán môže jeden alebo viac týchto krokov vynechať, predovšetkým v prípade, ak daný nedostatok je vážny alebo sa opakuje.

3. CIELE A OBSAH NÁRODNÉHO PROGRAMU KONTROLY KVALITY

3.1. Cieľom národných programov kontroly kvality je overiť, či sa opatrenia bezpečnostnej ochrany letectva účinne a správne vykonávajú, ako aj určiť úroveň dodržiavania ustanovení tohto nariadenia a národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva prostredníctvom činností týkajúcich sa monitorovania súladu.

3.2. Súčasťou národného programu kontroly kvality sú tieto prvky:

a) organizačná štruktúra, zodpovednosti a zdroje;

b) pracovná náplň a požadovaná kvalifikácia audítorov;

c) činnosti týkajúce sa monitorovania súladu vrátane rozsahu bezpečnostných auditov, kontrol, testov a v nadväznosti na skutočné alebo možné narušenie bezpečnostnej ochrany aj vrátane šetrení, frekvencie bezpečnostných auditov a kontrol a takisto klasifikácie súladu;

d) prieskumy, ak treba opätovne vyhodnotiť bezpečnostné potreby;

e) činnosti smerujúce k náprave nedostatkov zabezpečujúce podrobnosti týkajúce sa oznamovania nedostatkov, následných aktivít a nápravných krokov s cieľom zabezpečiť dodržiavanie požiadaviek bezpečnostnej ochrany letectva;

f) vynucovacie opatrenia a podľa potreby aj sankcie, ako sa uvádza v bodoch 2.1 a 2.3 tejto prílohy;

g) predkladanie správ o vykonaných činnostiach týkajúcich sa monitorovania súladu vrátane prípadnej výmeny informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi o úrovni súladu;

h) monitorovanie opatrení v rámci vnútornej kontroly kvality letísk, prevádzkovateľov a subjektov;

i) postup na zaznamenávanie a analýzu výsledkov národného programu kontroly kvality s cieľom určiť trendy a riadiť rozvoj budúcich politík;

j) postup, ktorým každý prevádzkovateľ a subjekt zodpovedný za vykonávanie národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva prakticky a včas povinne oznámi relevantným orgánom informácie týkajúce sa incidentov v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, činov protiprávneho zasahovania a prípravných úkonov k nim;

k) dôverný, dobrovoľný systém oznamovania na analýzu bezpečnostných informácií poskytovaných zo zdrojov, ako sú verejnosť, cestujúci, personál, posádka, pozemný personál a akákoľvek iná osoba v odvetví letectva.

4. MONITOROVANIE SÚLADU

4.1. Na zabezpečenie rýchleho zistenia a odstránenia nedostatkov sa všetky letiská, prevádzkovatelia a ďalšie subjekty so zodpovednosťami v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva pravidelne monitorujú.

4.2. Monitorovanie sa vykonáva v súlade s národným programom kontroly kvality, pričom sa zohľadňuje úroveň ohrozenia, druh a podstata prevádzky, norma vykonávania, výsledky vnútornej kontroly kvality letísk, prevádzkovateľov a subjektov, ako aj ďalšie faktory a hodnotenia, ktoré vplývajú na priority a frekvenciu monitorovania.

4.3. Predmetom monitorovania je vykonávanie a účinnosť opatrení vnútornej kontroly kvality letísk, prevádzkovateľov a subjektov.

4.4. Monitorovanie na každom jednotlivom letisku je vhodnou kombináciou činností monitorovania súladu a jeho výsledkom je komplexný prehľad o vykonávaní bezpečnostných opatrení v danej oblasti.

4.5. Riadenie, stanovenie priorít a organizácia programu kontroly kvality sa uskutočnia nezávisle od operatívneho vykonávania opatrení prijatých na základe národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

4.6. Súčasťou činností monitorovania súladu sú bezpečnostné audity, kontroly a testy.

5. METODIKA

5.1. Metodika vykonávania monitorovacích činností sa riadi štandardizovaným prístupom, ktorý pozostáva zo stanovenia úloh, plánovania, prípravy, činnosti na mieste, klasifikácie zistení, vypracovania správy a procesu nápravy.

5.2. Základom činností týkajúcich sa monitorovania súladu je systematické zhromažďovanie informácií prostredníctvom pozorovaní, pohovorov, preskúmania dokumentov a overovaní.

5.3. Monitorovanie súladu zahŕňa tak oznamované, ako aj neoznamované činnosti.

6. BEZPEČNOSTNÉ AUDITY

6.1. Bezpečnostný audit sa vzťahuje na:

a) všetky bezpečnostné opatrenia na letisku alebo

b) všetky bezpečnostné opatrenia vykonávané jednotlivým letiskom, letiskovým terminálom, prevádzkovateľom alebo subjektom alebo

c) osobitnú časť národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

6.2. Stanoví sa metodika vykonávania bezpečnostného auditu, v rámci ktorej sa zohľadnia tieto prvky:

a) oznámenie o bezpečnostnom audite a podľa potreby predloženie dotazníka pred vykonaním auditu;

b) prípravná fáza vrátane preskúmania vyplneného dotazníka pred vykonaním auditu a ďalších príslušných dokumentov;

c) úvodné informačné stretnutie so zástupcami letiska/prevádzkovateľa/subjektu pred začiatkom monitorovacej činnosti na mieste;

d) činnosť na mieste;

e) vyhodnocovanie a predkladanie správ;

f) v prípade zistenia nedostatkov proces nápravy a súvisiace monitorovanie tohto procesu.

6.3. Na potvrdenie vykonávania bezpečnostných opatrení sa výkon bezpečnostného auditu opiera o systematické zhromažďovanie informácií jednou alebo viacerými z týchto techník:

a) preskúmanie dokumentov;

b) pozorovania;

c) pohovory;

d) overenia.

6.4. Na letiská s ročným objemom prepravy viac ako 10 miliónov cestujúcich sa vzťahuje bezpečnostný audit zahŕňajúci všetky normy bezpečnostnej ochrany letectva minimálne raz za 4 roky. Preskúmanie sa týka reprezentatívnej vzorky informácií.

7. KONTROLY

7.1. Do rozsahu kontroly patrí minimálne jeden súbor priamo prepojených bezpečnostných opatrení prílohy I a príslušné vykonávacie akty monitorované ako jedna činnosť alebo v rámci primeranej časovej lehoty, ktorá zvyčajne nepresahuje tri mesiace. Preskúmanie sa týka reprezentatívnej vzorky informácií.

7.2. Súbor priamo prepojených bezpečnostných opatrení je súbor dvoch alebo viacerých požiadaviek, ako sa uvádza v prílohe I, a príslušných vykonávacích aktov, ktoré sa vzájomne ovplyvňujú do takej miery, že dosiahnutie cieľa nie je možné primerane vyhodnotiť, ak sa na ne neprihliada spoločne. Medzi tieto súbory patria súbory uvedené v dodatku I k tejto prílohe.

7.3. Kontroly sa neoznamujú. V prípade, že sa príslušný orgán domnieva, že to nie je realizovateľné, kontroly je možné oznámiť. Stanoví sa metodika vykonávania kontroly, v rámci ktorej sa zohľadnia tieto prvky:

a) prípravná fáza;

b) činnosť na mieste;

c) vyhodnotenie, v závislosti od frekvencie a výsledkov monitorovacích činností;

d) predkladanie správ/zaznamenávanie;

e) proces nápravy a jeho monitorovanie.

7.4. Na potvrdenie účinnosti bezpečnostných opatrení sa výkon kontroly opiera o systematické zhromažďovanie informácií jednou alebo viacerými z týchto techník:

a) preskúmanie dokumentov;

b) pozorovania;

c) pohovory;

d) overenia.

7.5. Na letiskách s ročným objemom prepravy viac ako 2 milióny cestujúcich je minimálna frekvencia kontrol všetkých súborov priamo prepojených bezpečnostných opatrení uvedených v kapitolách 1 až 6 prílohy I aspoň raz za 12 mesiacov, ak sa v tomto čase na danom letisku nevykonal audit. Frekvenciu kontrol všetkých bezpečnostných opatrení uvedených v kapitolách 7 až 12 prílohy I určí príslušný orgán na základe posúdenia rizika.

7.6. Ak sa na území členského štátu nenachádza žiadne letisko, ktorého ročný objem prepravy by bol väčší ako 2 milióny cestujúcich, požiadavky uvedené v bode 7.5 sa vzťahujú na letisko na jeho území s najväčším ročným objemom prepravy.

7.7. Frekvencie kontrol letísk, ktorých ročný objem prepravy nepresahuje 2 milióny cestujúcich, prevádzkovateľov a subjektov, stanoví príslušný orgán, pričom zohľadní prvky uvedené v bode 4.2. Frekvencie sa vzťahujú na monitorovanie všetkých príslušných súborov priamo prepojených bezpečnostných opatrení uvedených v kapitolách 1 až 12 prílohy I.

8. TESTY

8.1. Cieľom testov je preskúmať účinnosť vykonávania bezpečnostných opatrení uvedených nižšie, a to minimálne na všetkých letiskách, na ktoré sa vzťahujú body 7.5 a 7.6:

a) kontrola prístupu do vyhradených bezpečnostných priestorov;

b) detekčná kontrola osôb iných, ako sú cestujúci, a predmetov, ktoré majú pri sebe;

c) ochrana lietadiel;

d) detekčná kontrola cestujúcich a príručnej batožiny;

e) ochrana podanej batožiny;

f) detekčná kontrola nákladu alebo poštových zásielok;

g) ochrana nákladu a poštových zásielok.

V prípade testov, ktoré sa majú vykonať na letiskách, na ktoré sa nevzťahujú body 7.5 a 7.6, sa priority stanovia v ročnom plánovaní činností týkajúcich sa monitorovania súladu.

8.2. Príslušný orgán môže na základe posúdenia rizika vykonať testy s cieľom preskúmať účinnosť vykonávania týchto dodatočných bezpečnostných opatrení:

a) kontroly vozidiel;

b) bezpečnostnej prehliadky lietadla;

c) detekčnej kontroly podanej batožiny;

d) detekčnej kontroly dodávok potrebných počas letu a letiskových dodávok;

e) ochrany dodávok potrebných počas letu a letiskových dodávok;

f) ochrany letiskových zariadení a areálu letiska.

8.3. Vzhľadom na právne, bezpečnostné a prevádzkové požiadavky sa vypracuje skúšobný protokol vrátane metodiky. Táto metodika sa týka týchto prvkov:

a) prípravnej fázy;

b) činnosti na mieste;

c) vyhodnotenia, v závislosti od frekvencie a výsledkov monitorovacích činností;

d) predkladania správ/zaznamenávania;

e) procesu nápravy a súvisiaceho monitorovania.

8.4. Frekvencie testov stanoví príslušný orgán, pričom zohľadní prvky uvedené v bode 4.2.

8.5. Testy sa môžu nahradiť alebo doplniť neskrývanými testami v prípadoch, keď nie je možné dosiahnuť reprezentatívnu vzorku testov, napríklad z dôvodu obmedzeného vykonávania určitých bezpečnostných opatrení, alebo ak by lokálne podmienky oslabili účinnosť testov.

9. PRIESKUMY

9.1. Prieskumy sa vykonávajú vždy, keď príslušný orgán zistí, že je potrebné opätovne vyhodnotiť prevádzku s cieľom určiť a riešiť akékoľvek slabé miesta. V prípade zistenia slabého miesta bude príslušný orgán vyžadovať, aby sa vykonali ochranné opatrenia, ktoré zodpovedajú danému ohrozeniu.

10. PODÁVANIE SPRÁV O ČINNOSTIACH MONITOROVANIA SÚLADU

10.1. Činnosti týkajúce sa monitorovania súladu sa oznamujú alebo zaznamenávajú v štandardizovanom formáte, ktorý umožňuje vykonávanie priebežnej analýzy trendov.

10.2. Do štandardizovaného formátu sa zahrnú tieto prvky:

a) druh činnosti;

b) monitorované letisko, prevádzkovateľ alebo subjekt;

c) dátum a čas činnosti;

d) mená audítorov vykonávajúcich činnosť;

e) rozsah činnosti;

f) zistenia s príslušnými ustanoveniami národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva;

g) klasifikácia súladu;

h) odporúčania týkajúce sa nápravných činností, ak je to vhodné;

i) lehota na vykonanie nápravy, ak je to vhodné.

10.3. V prípade zistenia nedostatkov oznámi príslušný orgán príslušné zistenia letisku, prevádzkovateľom alebo subjektom podliehajúcim monitorovaniu.

11. SPOLOČNÁ KLASIFIKÁCIA SÚLADU

11.1. Činnosťami týkajúcimi sa monitorovania súladu sa hodnotí vykonávanie národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva, pričom sa používa harmonizovaný systém klasifikácie súladu stanovený v dodatku II.

12. NÁPRAVA NEDOSTATKOV

12.1. Náprava zistených nedostatkov sa vykonáva okamžite. V prípade, že nápravu nie je možné vykonať okamžite, je potrebné prijať kompenzačné opatrenia. Ak celkové monitorovanie vykonávania bezpečnostného opatrenia v dôsledku individuálnych alebo ojedinelých pochybení vedie k úrovni súladu „Je v súlade, vyžaduje sa však zlepšenie“, tieto nedostatky sa takisto napravia.

12.2. Príslušný orgán vyžaduje, aby letiská, prevádzkovatelia alebo subjekty, na ktoré sa vzťahujú činnosti týkajúce sa monitorovania súladu, predložili na schválenie akčný plán riešenia všetkých nedostatkov uvedených v správach spoločne s lehotami na realizáciu nápravných činností a aby potvrdili ukončenie procesu nápravy.

13. NÁSLEDNÉ ČINNOSTI TÝKAJÚCE SA OVERENIA NÁPRAVY

13.1. Keď letisko, prevádzkovateľ alebo subjekt podliehajúci monitorovaniu potvrdí vykonanie požadovaných nápravných činností, príslušný orgán overí vykonanie týchto nápravných činností.

13.2. Pri následných činnostiach sa používa najvhodnejšia metóda monitorovania.

14. DOSTUPNOSŤ AUDÍTOROV

14.1. Každý členský štát zabezpečí, aby príslušný orgán mal priamo alebo pod jeho dohľadom k dispozícii dostatočný počet audítorov na výkon všetkých činností týkajúcich sa monitorovania súladu.

15. KVALIFIKAČNÉ KRITÉRIA NA AUDÍTOROV

15.1. Každý členský štát zabezpečí, aby audítori vykonávajúci funkcie v mene príslušného orgánu:

a) nemali žiadne zmluvné alebo finančné záväzky vo vzťahu k letisku, prevádzkovateľovi alebo subjektu, ktorý sa má monitorovať, a

b) mali primerané spôsobilosti vrátane dostatočných teoretických a praktických skúseností v príslušnej oblasti.

Audítori podliehajú osvedčeniu alebo rovnocennému schváleniu zo strany príslušného orgánu.

15.2. Audítori musia mať tieto spôsobilosti:

a) znalosť súčasných platných bezpečnostných opatrení, ako aj spôsobu ich uplatňovania v prípade skúmaných činností vrátane:

— znalosti zásad bezpečnostnej ochrany,

— znalosti úloh dohľadu,

— znalosti faktorov vplývajúcich na ľudskú výkonnosť;

b) pracovnú znalosť bezpečnostných technológií a techník;

c) znalosť zásad, postupov a techník monitorovania súladu;

d) pracovnú znalosť skúmaných činností;

e) znalosť úlohy a právomocí audítora.

15.3. Audítori sa podrobujú opakovanej odbornej príprave, ktorá sa uskutočňuje dostatočne často na to, aby sa zachovali existujúce a nadobudli nové spôsobilosti, s cieľom zohľadniť vývoj v oblasti bezpečnostnej ochrany.

16. PRÁVOMOCI AUDÍTOROV

16.1. Audítorom vykonávajúcim monitorovacie činnosti sa poskytne dostatočná právomoc na získanie informácií, ktoré sú nevyhnutné na plnenie ich úloh.

16.2. Audítori nosia identifikačný preukaz, ktorý ich oprávňuje k výkonu činností týkajúcich sa monitorovania súladu v mene príslušného orgánu a ktorý im zabezpečuje prístup do všetkých požadovaných priestorov.

16.3. Audítori majú oprávnenie:

a) získať okamžitý prístup do všetkých príslušných priestorov vrátane lietadiel a budov na monitorovacie účely a

b) požadovať správne uplatňovanie alebo opätovné uplatňovanie bezpečnostných opatrení.

16.4. Vzhľadom na právomoci prenesené na audítorov príslušný orgán postupuje v súlade s bodom 2.3 v týchto prípadoch:

a) úmyselné kladenie prekážok alebo bránenie pri výkone činnosti audítora;

b) nepredloženie požadovaných informácií audítorovi alebo odmietnutie poskytnúť audítorovi takéto informácie;

c) úmyselné predloženie nesprávnych alebo zavádzajúcich informácií audítorovi s cieľom podvodu a

d) vydávanie sa za audítora s cieľom podvodu.

17. OSVEDČENÉ POSTUPY

17.1. Členské štáty informujú Komisiu o osvedčených postupoch týkajúcich sa programu kontroly kvality, metodiky auditu a audítorov. Komisia si tieto informácie vymieňa s členskými štátmi.

18. PODÁVANIE SPRÁV O ČINNOSTIACH MONITOROVANIA SÚLADU KOMISII

18.1. Členské štáty každoročne predkladajú Komisii správy o opatreniach prijatých na splnenie svojich záväzkov vyplývajúcich z tohto nariadenia a o stave bezpečnostnej ochrany letectva na letiskách nachádzajúcich sa na ich území. Referenčné obdobie pre podávanie správ je 1. január – 31. december. Správa musí byť zaslaná do troch mesiacov po uplynutí referenčného obdobia.

18.2. Obsah správy musí byť v súlade s dodatkom III a správa musí byť vypracovaná podľa vzoru, ktorý poskytla Komisia.

18.3. Komisia si hlavné závery vyplývajúce z týchto správ vymieňa s členskými štátmi.

19. OZNAMOVANIE UDALOSTÍ A INCIDENTOV V OBLASTI BEZPEČNOSTNEJ OCHRANY LETECTVA, ČINOV PROTIPRÁVNEHO ZASAHOVANIA A PRÍPRAVNÝCH ÚKONOV K NIM

19.1. Ak príslušný orgán zistí alebo dostane informácie o čine protiprávneho zasahovania alebo incidente v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, ku ktorému došlo alebo sa má vyskytnúť, ktorý má alebo pravdepodobne bude mať závažný vplyv na úroveň bezpečnostnej ochrany letectva v Únii alebo na medzinárodný systém bezpečnostnej ochrany letectva, čo najskôr o tom informuje Komisiu. S výhradou vnútroštátnych pravidiel o ochrane informácií relevantných pre národnú bezpečnosť oznámenie obsahuje všetky relevantné a dostupné faktické informácie užitočné na posúdenie toho, či je potrebné urýchlene konať s cieľom zachovať alebo obnoviť úroveň bezpečnostnej ochrany letectva v Únii a zabezpečiť potrebnú spoluprácu a koordináciu na medzinárodnej úrovni. Po prijatí takejto informácie Komisia informuje ostatné členské štáty.

19.2. Na účely vykonávania požiadaviek stanovených v bode 3.2 písm. j) a k) a ďalej uvedených ustanovení každý členský štát od 1. januára 2028 zavedie postup oznamovania, klasifikácie, spracúvania, uchovávania, ochrany, analýzy a agregácie informácií o incidentoch v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, činoch protiprávneho zasahovania a prípravných úkonoch k nim. Tento proces zabezpečí povinné a dôverné dobrovoľné systémy oznamovania a obsahuje podrobné požiadavky na zabezpečenie účinného a efektívneho oznamovania a následných opatrení vrátane vykonávania a koordinácie následných úloh, ako aj akýchkoľvek opatrení alebo rozhodnutí, ktoré prijmú relevantné orgány.

19.3. Od 1. januára 2028 prevádzkovatelia a subjekty zodpovedné za vykonávanie národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva oznamujú informácie o incidentoch v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva relevantným orgánom. Incidenty bezpečnostnej ochrany určí bezpečnostný úradník alebo manažér pre ohlásenú udalosť bezpečnostnej ochrany na základe analýzy udalosti a určenia, že sú potrebné dodatočné opatrenia. Incident bezpečnostnej ochrany môže viesť aj k činu protiprávneho zasahovania, ktorý sa má nahlásiť ICAO v súlade s prílohou 17 k Chicagskemu dohovoru, a ako taký ho môže príslušný orgán klasifikovať. Na takéto povinné ohlasovanie sa uplatňujú nasledujúce lehoty, a to od chvíle, keď je základná udalosť ohlásená prostredníctvom vnútorného systému oznamovania informácií uvedeného v bode 19.4:

a) čo najskôr, najneskôr však do 24 hodín v prípade, že má incident závažný a okamžitý vplyv na úroveň bezpečnostnej ochrany letectva;

b) do 72 hodín, ak má incident závažný vplyv na úroveň bezpečnostnej ochrany letectva;

c) mesačne v prípade všetkých ostatných incidentov.

19.4. Od 1. januára 2028 prevádzkovatelia a subjekty zodpovedné za vykonávanie národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva zavedú vnútorný systém oznamovania informácií o udalostiach bezpečnostnej ochrany letectva praktickým a včasným spôsobom. Všetci zamestnanci prevádzkovateľa a subjektov zodpovedných za vykonávanie národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva oznamujú informácie o udalostiach bezpečnostnej ochrany letectva prostredníctvom tohto vnútorného systému oznamovania informácií.

19.5. Od 1. januára 2028 relevantné orgány a každý prevádzkovateľ alebo subjekt zodpovedný za vykonávanie národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva určí aspoň jednu osobu alebo oddelenie zodpovedné za oznamovanie informácií vrátane kontroly kvality údajov s cieľom zlepšiť konzistentnosť údajov. Požiadavky na prijímanie, školenie a výcvik osôb určených na vykonávanie takýchto úloh sa stanovia vo vykonávacích predpisoch prijatých Komisiou v súlade s článkom 4 ods. 3 tohto nariadenia.

19.6. Od 1. januára 2028 sa povinné oznamovanie informácií relevantným orgánom vykonáva s použitím vzoru stanoveného v dodatku IV a odkazuje sa v ňom na spoločnú klasifikáciu stanovenú v dodatku V. Aj dobrovoľné oznamovanie informácií sa môže vykonávať s použitím vzoru stanoveného v dodatku IV a môže sa v ňom odkazovať na spoločnú klasifikáciu stanovenú v dodatku V.

19.7. Od 1. januára 2028 relevantné orgány uchovávajú oznámenia vo vnútroštátnej databáze. Dôvernosť citlivých informácií o bezpečnostnej ochrane letectva obsiahnutých v oznámeniach, ako aj akákoľvek ich analýza sa zabezpečia v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi Únie a vnútroštátnymi právnymi predpismi. Na tento účel každý členský štát stanoví podrobné požiadavky týkajúce sa prístupu k takýmto informáciám, ako aj fyzickej ochrany a ochrany informačných technológií.

19.8. Od 1. januára 2028 každý členský štát stanoví podrobné požiadavky na spracovanie a uchovávanie oznámení s cieľom zabrániť využívaniu informácií, ktoré sú v nich obsiahnuté, na iné účely, než je bezpečnostná ochrana letectva, a náležite zabezpečí dôvernosť totožnosti oznamovateľa a osôb uvedených v oznámení, s výhradou požiadaviek na trestné, disciplinárne alebo správne konanie podľa vnútroštátneho práva.

19.9. Od 1. januára 2028 relevantné orgány stanovia a zavedú postupy na výmenu relevantných informácií obsiahnutých v oznámeniach a o následných opatreniach na pomoc iným vnútroštátnym orgánom a agentúram, prevádzkovateľom letísk, leteckým dopravcom a iným dotknutým subjektom na základe zásady „need-to-know“, ak to môže prispieť k zachovaniu a zlepšeniu bezpečnostnej ochrany letectva.

19.10. Od 1. januára 2028, bez ohľadu na bod 19.8, v prípade, že informácie majú význam pre bezpečnosť letectva, relevantné orgány ich môžu poskytnúť vnútroštátnym orgánom pre bezpečnosť civilného letectva, s výhradou uplatniteľných požiadaviek na dôvernosť, ochranu a úpravu podľa potreby.

19.11. S výhradou požiadaviek na dôvernosť a ochranu podľa právnych predpisov Únie a prípadne vnútroštátnych právnych predpisov si relevantné orgány od 1. januára 2028 vymieňajú s Komisiou a ostatnými členskými štátmi relevantné informácie obsiahnuté v oznámeniach, ak to môže prispieť k zachovaniu a zlepšeniu bezpečnostnej ochrany letectva, a to aj v odpovedi na konkrétne otázky Komisie alebo iných členských štátov.

19.12. Od 1. januára 2028 si Komisia a členské štáty môžu s výhradou požiadaviek na dôvernosť a ochranu podľa právnych predpisov Únie a prípadne vnútroštátnych právnych predpisov vymieňať s medzinárodnými organizáciami a relevantnými orgánmi tretích krajín relevantné informácie obsiahnuté v oznámeniach, ak sa to vyžaduje podľa medzinárodných dohôd alebo ak to môže prispieť k zachovaniu a zlepšeniu bezpečnostnej ochrany letectva.

19.13. Bez toho, aby boli dotknuté body 19.1 a 19.11, členské štáty od 1. januára 2028 každoročne predkladajú Komisii správu obsahujúcu štatistické údaje o prijatých oznámeniach zhromaždených v súlade so spoločnou klasifikáciou stanovenou v dodatku V a ich analýzu. Referenčným obdobím na účely správy je 1. január – 31. december a správa musí byť dodaná šesť mesiacov po ukončení referenčného obdobia.

19.14. Od 1. januára 2028 Komisia poskytne regulačnému výboru pre bezpečnostnú ochranu civilného letectva a poradnej skupine zainteresovaných strán pre bezpečnostnú ochranu letectva hlavné závery vyvodené zo správ predložených podľa bodu 19.13.

19.15. S cieľom zabezpečiť harmonizovaný prístup na úrovni Únie môže Komisia od 1. januára 2028 v koordinácii s členskými štátmi sprístupniť vhodný nástroj informačných technológií na podporu vykonávania požiadaviek stanovených v tejto kapitole.

Dodatok I

Prvky, ktoré majú byť obsiahnuté v súbore priamo prepojených bezpečnostných opatrení

Súbory priamo prepojených bezpečnostných opatrení uvedené v bode 7.1 tejto prílohy zahŕňajú nasledujúce prvky prílohy I a zodpovedajúce ustanovenia v jej vykonávacích aktoch prijatých Komisiou v súlade s článkom 4 ods. 3 tohto nariadenia:

Bod 1 – Bezpečnostná ochrana letiska:

a) všetky ustanovenia bodu 1.1 alebo

b) všetky ustanovenia bodu 1.2. (okrem ustanovení týkajúcich sa identifikačných kariet a povolení na vjazd pre vozidlá) alebo

c) všetky ustanovenia bodu 1.2 týkajúce sa identifikačných kariet alebo

d) všetky ustanovenia bodu 1.2 týkajúce sa povolení na vjazd pre vozidlá alebo

e) všetky ustanovenia bodu 1.3 a príslušné prvky bodu 12 alebo

f) všetky ustanovenia bodu 1.4 alebo

g) všetky ustanovenia bodu 1.5 alebo

h) všetky ustanovenia bodu 1.7 a príslušné prvky bodu 11.

Bod 2 – Demarkačné priestory letísk:

všetky ustanovenia tohto bodu.

Bod 3 – Bezpečnostná ochrana lietadla:

a) všetky ustanovenia bodu 3.1 alebo

b) všetky ustanovenia bodu 3.2.

Bod 4 – Cestujúci a príručná batožina:

a) všetky ustanovenia bodu 4.1 a príslušné prvky bodu 12 alebo

b) všetky ustanovenia bodu 4.2 alebo

c) všetky ustanovenia bodu 4.3.

Bod 5 – Podaná batožina:

a) všetky ustanovenia bodu 5.1 a príslušné prvky bodu 12 alebo

b) všetky ustanovenia bodu 5.2 alebo

c) všetky ustanovenia bodu 5.3.

Bod 6 – Náklad a poštové zásielky:

a) všetky ustanovenia týkajúce sa bezpečnostných kontrol, detekčnej kontroly a prepravy uplatňované oprávneným zástupcom a príslušné prvky bodu 12 alebo

b) všetky ustanovenia týkajúce sa bezpečnostných kontrol a prepravy uplatňované známymi odosielateľmi alebo

c) všetky ustanovenia týkajúce sa bezpečnostných kontrol a prepravy uplatňované schválenými zmluvnými dopravcami alebo

d) všetky ustanovenia týkajúce sa ochrany nákladu a poštových zásielok na letiskách.

Bod 7 – Poštové zásielky leteckého dopravcu a materiály leteckého dopravcu:

všetky ustanovenia tohto bodu.

Bod 8 – Dodávky potrebné počas letu:

všetky ustanovenia tohto bodu a príslušné prvky bodu 12.

Bod 9 – Letiskové dodávky:

všetky ustanovenia tohto bodu a príslušné prvky bodu 12.

Bod 10 – Opatrenia bezpečnostnej ochrany počas letu:

všetky ustanovenia tohto bodu.

Bod 11 – Prijímanie, školenie a výcvik zamestnancov:

a) všetky ustanovenia týkajúce sa prijímania zamestnancov letiska, prevádzkovateľa, leteckého dopravcu alebo subjektu alebo

b) všetky ustanovenia týkajúce sa školenia a výcviku zamestnancov letiska, prevádzkovateľa, leteckého dopravcu alebo subjektu.

Dodatok II

Harmonizovaný systém klasifikácie súladu

Na hodnotenie vykonávania národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva sa uplatňuje táto klasifikácia súladu.

	Bezpečnostný audit	Kontrola	Test
Plne v súlade	√	√	√
Je v súlade, vyžaduje sa však zlepšenie	√	√	√
Nie je v súlade	√	√	√
Nie je v súlade, vážne nedostatky	√	√	√
Neuplatňuje sa	√	√	
Nepotvrdené	√	√	√

Dodatok III

OBSAH SPRÁVY PREDLOŽENEJ KOMISII

1. **Organizačná štruktúra, zodpovednosti a zdroje**

   a) Štruktúra organizácie kontroly kvality, zodpovednosti a zdroje vrátane plánovaných zmien v budúcnosti [pozri bod 3.2 písm. a)].

   b) Počet audítorov – súčasný a plánovaný (pozri bod 14).

   c) Ukončená odborná príprava audítorov (pozri bod 15.2).

2. **Činnosti výkonu monitorovania**

   Všetky vykonané monitorovacie činnosti s presným určením:

   a) typu (bezpečnostný audit, úvodná kontrola, následná kontrola, test, iné);

   b) monitorovaných letísk, prevádzkovateľov a subjektov;

   c) rozsahu pôsobnosti;

   d) frekvencie a

   e) celkového počtu človekodní strávených v teréne.

3. **Činnosti smerujúce k náprave nedostatkov**

   a) Stav realizácie činností smerujúcich k náprave nedostatkov.

   b) Hlavné vykonané alebo plánované činnosti (napr. vytvorenie nových miest, kúpa vybavenia, stavebné práce) a pokrok dosiahnutý v oblasti nápravy.

   c) Použité vynucovacie opatrenia [pozri bod 3.2 písm. f)].

4. **Všeobecné údaje a trendy**

   a) Celkový vnútroštátny ročný objem prepravy cestujúcich a nákladu a počet pohybov lietadiel.

   b) Zoznam letísk podľa kategórie.

   c) Počet leteckých dopravcov pôsobiacich z daného územia podľa kategórie (vnútroštátne, EÚ, tretia krajina).

   d) Počet oprávnených zástupcov.

   e) Počet známych odosielateľov.

   f) Počet schválených zmluvných dopravcov.

   g) Počet oprávnených dodávateľov (v prípade letiskových dodávok a dodávok potrebných počas letu).

   h) Približný počet iných subjektov s povinnosťami v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva (spoločnosti poskytujúce služby pozemnej obsluhy, spoločnosti poskytujúce služby bezpečnostnej ochrany, známi dodávatelia letiska a dodávky potrebné počas letu).

5. **Stav bezpečnostnej ochrany letectva na letiskách**

   Všeobecný kontext stavu bezpečnostnej ochrany letectva v členskom štáte.

Dodatok IV

Vzor na oznamovanie informácií o udalostiach a incidentoch bezpečnostnej ochrany ([1])

Presný dátum a čas alebo obdobie ([2]) udalosti: …/…/…

Dátum oznámenia ([3]): …/…/…

Miesto udalosti ([4]):

Názov spoločnosti a/alebo meno oznamujúcej osoby (ak je to možné ([5])):

Opis udalosti:

Okamžité opatrenia, ktoré boli prijaté, a kto ich prijal ([6]):

Dotknutá oblasť bezpečnostnej ochrany letectva:

Bezpečnostná ochrana vo verejnej časti letiska; cestujúci a príručná batožina; personál a posádka; kontrola vstupu; podaná batožina; dodávky potrebné počas letu; letiskové dodávky; ochrana lietadiel na zemi; bezpečnostné opatrenia pre lietadlá počas letu; náklad a poštové zásielky; riadenie letovej prevádzky; digitálne informácie a technológie; bezpilotný lietajúci systém (UAS)/bezpilotný vzdušný prostriedok (UAV)/letecké systémy pilotované na diaľku (RPAS); na diaľku riadené zbrane (MANPAD atď.); lasery; informácie o bezpečnostnej ochrane letectva; všeobecné letectvo/aerokluby.

Vplyv alebo potenciálny vplyv na bezpečnostnú ochranu ([7]):

Akékoľvek ďalšie pripomienky/návrhy/informácie ([8]):

Kontakt (e-mail:, telefónne číslo):

([1]) Na účely vzoru sa pojem „udalosť“ bude vzťahovať na udalosti a incidenty v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva.
([2]) V prípade, že nie je možné určiť presný dátum a čas.
([3]) Ak sa líši od dátumu udalosti.
([4]) Názov a prípadne kód IATA/ICAO letiska, ako aj oblasť, v ktorej bola udalosť zaznamenaná.
([5]) Meno fyzickej osoby, ktorá oznamuje informácie, sa môže vynechať.
([6]) Napríklad informovanie miestnych orgánov presadzovania práva a/alebo letiskových orgánov o situácii.
([7]) Z pohľadu oznamovateľa určiť, do akej miery je ovplyvnená úroveň bezpečnostnej ochrany letectva.
([8]) Tento oddiel môže obsahovať ďalšie žiaduce informácie od oznamovateľa, napríklad pokiaľ ide o predbežné posúdenie rizika; opatrenia na obmedzenie vplyvu na bezpečnostnú ochranu letectva; nápravné činnosti (v prípade potreby) a stav spisu v rámci spoločnosti (v prípade potreby).

Dodatok V

Spoločná klasifikácia udalostí a incidentov bezpečnostnej ochrany ([1])

Trieda ([1])	Kategória ([2])
Bezpečnostná ochrana vo verejnej časti letiska	Nález alebo použitie improvizovaného výbušného zariadenia (IED) alebo improvizovaného zápalného zariadenia (IID) vo vozidle
	Nález alebo použitie IED/IID prineseného osobou
	Ozbrojený útok
	Predmety ponechané bez dozoru/podozrivé predmety (platí aj v letovej časti letiska)
	Chemický, biologický a rádiologický (CBR) útok
	Poškodenie kritickej infraštruktúry/slabých miest
	Podozrivé správanie
	Neplánované narušenia vrátane hrozby bombového útoku alebo hoaxu
Cestujúci a príručná batožina	Nález alebo použitie zakázaného predmetu/IED/IID
	Nedostatok v procese detekčnej kontroly na mieste bezpečnostnej kontroly
	Miešanie sa detekčne skontrolovaných a detekčne neskontrolovaných cestujúcich
	Podozrivé správanie
Personál a posádka	Nedostatok v procese detekčnej kontroly na mieste bezpečnostnej kontroly
	Nález alebo použitie zakázaného predmetu/IED/IID
	Sabotáž
	Obchádzanie bezpečnostných kontrol zo strany interného zamestnanca
	Úmyselná snaha obísť režim bezpečnostného prešetrovania/previerky osoby
Kontrola vstupu	Narušenie alebo pokus o narušenie ohraničenia objektu
	Neoprávnený vstup do vyhradených bezpečnostných priestorov alebo do iného kontrolovaného priestoru (nie zamestnancov)
	Neoprávnený/nedoprevádzaný vstup v rámci vyhradených bezpečnostných priestorov (zamestnanci)
	Podozrivé správanie zamestnancov
	Nedostatok v systéme kontroly vstupu
	Nedostatok v systéme vydávania preukazu na povolenie vstupu
	Nedostatky v systéme kontroly vstupu vozidla vrátane uplatňovania bezpečnostných kontrol a/alebo detekčnej kontroly pasažierov a vozidiel
Podaná batožina	Nález alebo použitie zakázaného predmetu/IED/IID
	Nedostatok v ochrane podanej batožiny podrobenej detekčnej kontrole

([1]) Dodatok V môže slúžiť aj ako nástroj na kategorizáciu bezpečnostných údajov a podporu vypracovania vymedzení príslušných udalostí.

Trieda ([1])	Kategória ([2])
	Dôkaz o neoprávnenej manipulácii s podanou batožinou, ktorá bola podrobená detekčnej kontrole
	Nedostatok v systéme alebo v procese detekčnej kontroly podanej batožiny (vrátane zhody batožiny a cestujúcich)
	Nedostatok v procese prepravy zásielok zbraní
Dodávky potrebné počas letu	Neoprávnený vstup do zariadenia s dodávkami potrebnými počas letu
	Nedostatok v ochrane zabezpečených dodávok
	Dôkaz o neoprávnenej manipulácii so zabezpečenými dodávkami potrebnými počas letu
	Nedostatok v uplatňovaní bezpečnostných kontrol
	Nález alebo použitie zakázaného predmetu/IED/IID
Letiskové dodávky	Neoprávnený vstup do zariadenia
	Nedostatok v ochrane zabezpečených dodávok
	Dôkaz o neoprávnenej manipulácii so zabezpečenými letiskovými dodávkami
	Nedostatok v uplatňovaní bezpečnostných kontrol
	Nález alebo použitie zakázaného predmetu/IED/IID
Ochrana lietadiel na zemi	Neoprávnený cestujúci na palube lietadla
	Neoprávnený zamestnanec na palube lietadla
	Nedostatok v bezpečnostnej prehliadke/kontrole lietadla
	Nedostatok v opatreniach na ochranu lietadiel vrátane prípadov, keď sú lietadlá na letisku zaparkované cez noc
	Nález alebo použitie zakázaného predmetu/IED/IID v kabíne alebo batožinovom priestore lietadla
Bezpečnostné opatrenia pre lietadlá počas letu	Cestujúci s neprimeraným správaním [týka sa prípadov úrovne 3 a 4 (pozri Príručku ICAO pre bezpečnostnú ochranu letectva), treba len oznámiť]
	Nedostatok v procese otvárania/ochrane dverí pilotnej kabíny
	Nález alebo použitie zakázaného predmetu/IED/IID
	Chemický, biologický a rádiologický (CBR) útok
	Nezákonné ovládnutie lietadla počas letu
	Hrozba bombového útoku počas letu
Náklad a poštové zásielky	Neoprávnený vstup do zariadenia detekčnej kontroly nákladu
	Nedostatok v procese detekčnej kontroly
	Nález alebo použitie zakázaného predmetu/IED/IID
	Nedostatok v ochrane zabezpečeného nákladu
	Dôkaz o neoprávnenej manipulácii so zabezpečeným nákladom
	Nedostatok v procese prijatia zásielok

Trieda ([1])	Kategória ([2])
	Podozrivá činnosť
	Notifikácia Nenakladať v rámci schém predbežných informácií o náklade pred naložením
Riadenie letovej prevádzky	Ozbrojený útok na zariadenie riadenia letovej prevádzky (ATC)
	Zničenie alebo poškodenie leteckých navigačných pomôcok
	Neoprávnený prístup
Digitálne informácie a technológie	Útok na letecký (-é) systém (-y)
	Útok na systém (-y) manažmentu letovej prevádzky (ATM)
	Útok na letiskový (-é) systém (-y)
	Útok na iné kritické systémy a údaje
Bezpilotné lietajúce systémy (UAS)/	Neoprávnené vniknutie do riadeného vzdušného priestoru
Bezpilotný vzdušný prostriedok (UAV)/	Blízky prelet/stret s lietadlom počas letu
Letecký systém pilotovaný na diaľku (RPAS)	Zásah/zrážka s lietadlom počas letu
	Pozorovanie z lietadla/letiska
	Bezpilotný vzdušný prostriedok (UAV) spôsobil pre lietadlo hrozbu
	Bezpilotný vzdušný prostriedok spôsobil pre letiskovú infraštruktúru hrozbu
	Bezpilotný vzdušný prostriedok spôsobil pre cestujúcich hrozbu
Na diaľku riadené zbrane (MANPAD atď.)	Útok na lietadlo alebo letiskové zariadenie
	Hlásené pozorovanie
Lasery	Útok na lietadlo alebo letiskové zariadenie
	Hlásené pozorovanie
	Podozrivá činnosť
Informácie o bezpečnostnej ochrane letectva	Nedostatok v ochrane citlivých informácií o bezpečnostnej ochrane letectva
	Strata integrity a dostupnosti informačných systémov
Všeobecné letectvo/aerokluby	Neoprávnený prístup
	Nález zakázaného predmetu/IED/IID

([1]) Trieda: opisuje tému, na ktorú sa vzťahuje incident bezpečnostnej ochrany, ako napríklad „kontrola vstupu“, „podaná batožina“ alebo „náklad/poštová zásielka“. Zvolené identifikátory sa už bežne používajú v prílohe 17 dokumentu ICAO a Príručke bezpečnostnej ochrany letectva (dokument 8973) a očakáva sa, že pre subjekty bude jednoduché odkazovať na ne a že pre orgány budú relevantné na účely posudzovaní.

([2]) Kategória: uvádza presnejší opis príslušného incidentu bezpečnostnej ochrany. Kategórie sa líšia v závislosti od triedy, keďže možné incidenty bezpečnostnej ochrany sa líšia v závislosti od procesu bezpečnostnej ochrany letectva, ktorého sa týkajú. Napríklad trieda „ochrana lietadiel na zemi“ zahŕňa kategóriu „nedostatok v bezpečnostnej prehliadke/kontrole lietadla“, zatiaľ čo trieda „podaná batožina“ zahŕňa kategóriu „nedostatok v ochrane podanej batožiny podrobenej detekčnej kontrole“. Bude existovať aj kategória „iné“ pre tie incidenty, ktoré môžu byť príliš zriedkavé na to, aby bol dôvod na vznik samostatnej kategórie, alebo ktoré možno považovať za novú hrozbu alebo slabé miesto. Táto možnosť by sa však mala použiť len vtedy, ak sa žiadna z ostatných kategórií nezdá vhodná.“