



LETECKÁ DOPRAVA: OCHRANA CIVILNÍHO LETECTVÍ

Důvodem existence bezpečnosti letecké dopravy (nezaměňovat s bezpečností letadel^[1]) je zabránit činům spáchaným ve zlém úmyslu na letadle, cestujících nebo posádce. Po hrůzných útocích z roku 2001 přijala EU řadu bezpečnostních pravidel pro posílení bezpečnosti civilní letecké dopravy. Tato pravidla jsou pravidelně aktualizována, aby odpovídala měnícím se rizikům. Členské státy mohou i nadále uplatňovat přísnější opatření.

PRÁVNÍ ZÁKLAD

Čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.

CÍLE

Cílem bezpečnosti letecké dopravy je zabránit nezákonnému zasahování a především zabránit tomu, aby byly na palubu letadla vneseny předměty, které jsou hrozbou pro bezpečnost, jako jsou zbraně a výbušniny. Toto téma bylo po desítky let prioritou na pořadu jednání, ale zásadním důvodem k obavám se stalo až po teroristických útocích v září 2001. Od té doby došlo v této oblasti ke značnému rozvoji regulačního rámce po celém světě, ať už na vnitrostátní úrovni nebo prostřednictvím mezinárodní spolupráce a dohod nebo prostřednictvím Mezinárodní organizace pro civilní letectví^[2] (ICAO) a přílohy 17 Chicagské úmluvy a s ní souvisejícího všeobecného programu týkajícího se bezpečnostních auditů^[3] (USAP). Evropská unie v této oblasti zavedla vhodnou politiku, která se pravidelně aktualizuje, aby odpovídala měnícím se rizikům a hrozbám a také změnám technologií.

DOSAŽENÉ VÝSLEDKY

Po útocích ze září 2001 bylo přijato nařízení (ES) č. 2320/2002^[4], jehož cílem je zajistit bezpečnost civilní letecké dopravy a vytvořit základ pro společný výklad přílohy

[1]Bezpečnost letadel se týká návrhu, výroby, údržby a provozu těchto dopravních prostředků (viz [3.4.9](#)).

[2]Mezinárodní organizace pro letectví (ICAO) je specializovanou agenturou Organizace spojených národů a byla založena Úmluvou o mezinárodním civilním letectví (známou také jako Chicagská úmluva), jež byla podepsána dne 7. prosince 1944 a jejímiž signatáři je nyní 191 států. Organizace ICAO zejména stanovuje „normy a doporučené postupy“, jejichž prosazování je úkolem signatářských států, nedisponuje však žádným mechanismem, jímž by mohla státy k zaručení náležitého uplatňování těchto norem a postupů zavázat.

[3]Příloha 17 Chicagské úmluvy stanovuje normy a doporučené postupy po zajištění bezpečnosti mezinárodní letecké dopravy. V roce 2002 byl zahájen všeobecný program týkající se bezpečnostních auditů s cílem sledovat, jak signatářské státy ICAO tyto normy dodržují.

[4]Úř. věst. L 355, 30.12.2002, s. 1.



17 Chicagské úmluvy ve všech členských státech. Toto nařízení bylo v březnu 2008 nahrazeno nařízením (ES) č. 300/2008^[5].

Toto nařízení bylo přijato Parlamentem a Radou s cílem stanovit společná pravidla a základní normy pro bezpečnost letecké dopravy a také mechanismy pro sledování dodržování těchto pravidel a norem. Je doplněno souborem předpisů (všeobecná opatření doplňující společné základní normy nebo podrobná opatření potřebná pro provádění těchto norem^[6]) přijatými Komisí postupem projednávání ve výboru. Je třeba podotknout, že nebyly zveřejněny prováděcí předpisy obsahující „citlivé bezpečnostní údaje“. Regulační rámec EU se zakládá na závazných společných normách a těchto základních zásadách:

- Každý členský stát odpovídá za bezpečnost letadel, jež odlétají z jeho území („*povinnost hostitelského státu*“ podle definice organizace ICAO).
- Všichni cestující, členové posádky i všechna zavazadla musí před vstupem na palubu projít prohlídkou. Před naložením musí být zkontrolovány i přepravovaný náklad, poštovní zásilky a palubní zásoby, pokud již nebyly podrobeny vhodné bezpečnostní kontrole.
- Členské státy mohou i nadále uplatňovat přísnější opatření, pokud to považují za nezbytné.

Regulační rámec EU se týká všech složek řetězce letecké dopravy, které mohou mít vliv na bezpečnost letadel nebo letecké infrastruktury. Mezi ně patří: letiště, letadla, cestující, zavazadla, náklad, letištní a palubní zásoby, bezpečnostní personál a vybavení. Pravidla EU se vztahují na všechna letiště v Unii, která slouží civilní letecké dopravě, na všechny provozovatele služeb na letišti včetně leteckých dopravců a na všechny ostatní poskytovatele, kteří nabízejí letišti či jeho prostřednictvím zboží či služby a musí „dodržovat normy bezpečnosti letecké dopravy“^[7]. Použité bezpečnostní normy by ovšem měly být přiměřené příslušnému letadlu/fungování/provozu.

Každý členský stát v této souvislosti jmenuje pouze jeden orgán, který bude zodpovědný za koordinaci a sledování provádění zákonné úpravy bezpečnosti letecké dopravy, a vypracuje a provede „vnitrostátní program bezpečnosti civilního letectví“ (který stanoví úlohu a povinnosti všech dotčených provozovatelů). Členské státy také vytvoří a provedou „vnitrostátní program kontroly kvality“ (který určí, v jaké míře dodržují provozovatelé stanovená pravidla, a umožní přijímat opatření k nápravě nedostatků), udělují pokuty za porušení předpisů a spolupracují s Komisí při provádění inspekci za účelem sledování dodržování pravidel EU týkajících se bezpečnosti letecké dopravy. Dotčení provozovatelé musí v souladu s právními předpisy EU a požadavky „vnitrostátního programu bezpečnosti letecké dopravy“ členského státu, v němž se nacházejí, vytvořit a provést „bezpečnostní program“. Komise ve spolupráci s vnitrostátními orgány, které nesou zodpovědnost za bezpečnost letecké dopravy, vykonává neohlášené inspekce letišť a provozovatelů (přičemž inspekce se provádí i u odpovědných vnitrostátních orgánů), a sleduje tak prosazování právních předpisů EU.

[5] Úř. věst. L 97, 9.4.2008, s. 72.

[6] Podrobná opatření pro provádění společných základních norem jsou konsolidována do nařízení (EU) 2015/1998.

[7] Předpisy EU v oblasti bezpečnosti letectví platí také pro Norsko, Island, Lichtenštejnsko a Švýcarsko.



Od července 2014 budou letečtí přepravci, kteří mají v úmyslu přepravovat do EU náklad z letiště mimo EU, muset splňovat požadavky „programu ACC3“, aby se zajistilo, že tento náklad bude fyzicky prověřen podle norem EU. V této souvislosti budou příslušné orgány členských států v případě potřeby provádět kontroly přímo na letištích třetích zemí.

Pro zjednodušení letecké dopravy může Komise uznávat rovnocennost bezpečnostních norem třetích zemí v oblasti letectví, jako je tomu v současnosti v případě USA, Kanady a několika evropských zemí, které nejsou členy EU. Kromě toho od června 2012 EU a USA vzájemně uznávají režim ochrany leteckého nákladu pro lety se samostatnou přepravou nákladu i pro lety s přepravou cestujících. V důsledku toho letečtí přepravci přepravující náklad mezi EU a USA nemusí provádět žádné dodatečné požadavky EU nebo USA.

Stávající právní rámec umožňuje členským státům, aby samy rozhodly, jak hradit náklady spojené s bezpečností letecké dopravy. V roce 2009 předložila Komise návrh směrnice, která má zajistit, že se budou uplatňovat stěžejní zásady odvozování výše poplatků od nákladů a zákaz diskriminace leteckých společností nebo cestujících^[8]. V tomto návrhu nicméně Komise nezaujala postoj ke klíčové otázce, zda mají být náklady na bezpečnost letecké dopravy hrazeny z veřejných zdrojů nebo přímo jejich uživateli, a ponechává řešení tohoto problému s ohledem na zásadu subsidiarity na členských státech. Vzhledem k tomu, že zákonodárce tento návrh neschválil, Komise jej v roce 2015 stáhla.

ÚLOHA EVROPSKÉHO PARLAMENTU

Evropský parlament vždy zastával názor, že bezpečnost letecké dopravy je jedním z klíčových problémů, jimž EU čelí, a podpořil založení přísného a účinného systému předcházení teroristickým útokům. Parlament tímto také zdůraznil význam základních práv občanů a potřebu vyvážit opatření na zvýšení bezpečnosti letecké dopravy důraznými a přiměřenými zárukami, jejichž účelem bude ochránit soukromí, důstojnost jedince a zdraví občanů.

Například svým usnesením ze dne 23. října 2008 Parlament naléhal na Komisi, aby stáhla a upravila svůj návrh týkající se detektorů pro fyzickou kontrolu, a ve zprávě ze dne 1. června 2011 požadoval, aby při bezpečnostní kontrole nebyly používány technologie založené na ionizačním záření, a doporučil, aby se při procházení kontrolními rámy používala jen schematická zobrazení a takto získané údaje nebyly uchovávány ani ukládány. Právní úprava týkající se detektorů pro fyzickou kontrolu, jež byla přijata v listopadu 2011^[9], tato kritéria splňuje.

Parlament je obecně toho názoru, že v odvětví bezpečnosti letecké dopravy není postup projednávání ve výborech vhodný, přinejmenším ne pro opatření, která mají dopad na práva občanů. Ve své zprávě z června roku 2011 proto žádá, aby byl Parlament plně zapojen prostřednictvím spolurozhodování (k čemuž ovšem zatím stále nedošlo).

[8] [COM\(2009\)0217](#).

[9] Nařízení Komise (EU) č. 1141/2011 (Úř. věst. L 293, 11.11.2011) a 1147/2011 (Úř. věst. L 294, 12.11.2011).



Pokud jde o financování bezpečnostních opatření, zastává Parlament názor, že poplatky za ochranu by měly pokrýt pouze náklady na bezpečnost a že členské státy, které přijaly přísnější opatření, by měly hradit z toho vyplývající dodatečné náklady z vlastních zdrojů.

Tematicky zaměřená rozhodnutí Evropského parlamentu:

- usnesení Evropského parlamentu ze dne 23. října 2008 o dopadu bezpečnostních opatření v letectví a detektorů pro fyzickou kontrolu na lidská práva, soukromí, lidskou důstojnost a ochranu údajů^[10];
- legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 5. května 2010 o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o poplatcích za ochranu letectví před protiprávními činy^[11];
- zpráva ze dne 1. června 2011 o bezpečnosti letectví, se zvláštním zřetelem na otázku bezpečnostních skenerů^[12].

Esteban Coito
05/2019

[10]Úř. věst. C 15 E, 21.1.2010, p. 71.

[11]Úř. věst. C 81 E, 15.3.2011, p. 164

[12]Úř. věst. C 33 E, 5.2.2013, p. 125.

