



LETECKÁ DOPRAVA: BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA CIVILNÉHO LETECTVA

Bezpečnostná ochrana letectva (nezamieňať si s bezpečnosťou letectva^[1]) má zabrániť činom páchaným so zlým úmyslom namiereným proti lietadlám, ich cestujúcim a posádke. Po hrozných útokoch z roku 2001 prijala EÚ súbor bezpečnostných opatrení na ochranu civilného letectva. Tieto pravidlá sa pravidelne aktualizujú, aby zodpovedali novovzniknutým rizikám. Členské štáty si ponechávajú právo uplatňovať prísnejšie opatrenia.

PRÁVNY ZÁKLAD

Článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

CIELE

Cieľom bezpečnostnej ochrany letectva je predchádzanie činom protiprávneho zasahovania, a to najmä zabezpečením toho, aby sa do lietadla nedostali nebezpečné predmety, ako sú zbrane a výbušniny. Táto oblasť patrila niekoľko desaťročí medzi najvýznamnejšie témy, no hlavný dôvod obáv v tejto oblasti vzbudili teroristické útoky v septembri 2001. Odvtedy sa regulačný rámec v tejto oblasti na celom svete značne rozšíril, a to buď na národnej úrovni, na základe medzinárodnej spolupráce/dohôd, alebo prostredníctvom Medzinárodnej organizácie civilného letectva^[2] (ICAO) a prílohy 17 Chicagského dohovoru a súvisiaceho Univerzálneho programu auditov bezpečnostnej ochrany^[3] (USAP). Pokiaľ ide o Európsku úniu, vypracovala vhodnú politiku, ktorá sa pravidelne aktualizuje, aby zodpovedala meniacim sa rizikám a hrozbám, ako aj technologickým zmenám.

DOSIAHNUTÉ ÚSPECHY

Po teroristických útokoch v septembri 2001 bolo prijaté nariadenie (ES) č. 2320/2002^[4] na ochranu civilného letectva, ktoré malo poskytnúť základ pre spoločný výklad

[1]Bezpečnosť letectva sa týka navrhovania, výroby, údržby a prevádzky lietadiel (3.4.9).

[2]Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) je špecializovaná agentúra Organizácie Spojených národov zriadená Dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve (známy tiež ako Chicagský dohovor), ktorý bol podpísaný 7. decembra 1944 a ktorého signatármi je v súčasnosti 191 štátov. ICAO stanovuje predovšetkým „normy a odporúčané postupy“, ktoré majú zmluvné štáty presadzovať, ale na zabezpečenie ich riadneho uplatňovania neexistuje žiadny záväzný mechanizmus.

[3]Príloha 17 Chicagského dohovoru stanovuje normy a odporúčané postupy na ochranu bezpečnosti medzinárodnej leteckej dopravy. Univerzálny program auditov bezpečnostnej ochrany (USAP) sa začal vykonávať v roku 2002 s cieľom sledovať dodržiavanie týchto noriem zmluvnými štátmi ICAO.

[4]Ú. v. ES L 355, 30.12.2002, s. 1.



prílohy 17 Chicagského dohovoru členskými štátmi. V marci 2008 bolo toto nariadenie nahradené nariadením (ES) č. 300/2008^[5].

Toto nariadenie prijali Parlament a Rada s cieľom stanoviť spoločné pravidlá a základné normy bezpečnostnej ochrany letectva, ako aj mechanizmy na monitorovanie súladu. Dopĺňa ho súbor nariadení (všeobecné opatrenia dopĺňajúce spoločné základné normy alebo podrobné opatrenia potrebné na vykonávanie týchto noriem^[6]) prijatých Komisiou komitologickým postupom. Je potrebné poznamenať, že vykonávacie predpisy, ktoré „obsahujú citlivé informácie o bezpečnostnej ochrane“, sa nezverejňujú. Regulačný rámec EÚ je založený na záväzných spoločných normách a týchto základných zásadách:

- každý členský štát je zodpovedný za bezpečnosť letov odlietajúcich z jeho územia („zodpovednosť hostiteľského štátu“, ktorú stanovuje ICAO),
- všetci cestujúci, zamestnanci a batožina musia pred vstupom na palubu prejsť kontrolou; náklad, poštové zásielky a palubné zásoby musia pred naložením do lietadla tiež prejsť kontrolou, ak ešte neboli podrobené zodpovedajúcim bezpečnostným kontrolám,
- členské štáty si ponechávajú právo uplatňovať prísnejšie bezpečnostné opatrenia, ak to považujú za potrebné.

Regulačný rámec EÚ pokrýva všetky súčasti dodávateľského reťazca leteckej dopravy, ktoré môžu mať vplyv na bezpečnostnú ochranu lietadla a/alebo infraštruktúry: Zahŕňa: letisko, lietadlo, cestujúcich, batožinu, náklad, letiskové a palubné zásoby, zamestnancov služby bezpečnostnej ochrany a zariadenia bezpečnostnej ochrany. Pravidlá EÚ sa vzťahujú na všetky letiská v Únii, ktoré sú otvorené pre civilné letectvo, na všetkých prevádzkovateľov poskytujúcich služby na týchto letiskách vrátane leteckých dopravcov a na všetkých ostatných prevádzkovateľov, „ktorí uplatňujú normy bezpečnostnej ochrany letectva“ pri poskytovaní tovaru alebo služieb týmto letiskám alebo prostredníctvom týchto letísk^[7]. Uplatňované normy bezpečnostnej ochrany však môžu byť primerané príslušnému lietadlu/prevádzke/doprave.

V tejto súvislosti každý členský štát určí jediný orgán, ktorý je zodpovedný za koordináciu a monitorovanie vykonávania právnych predpisov v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, a tiež vypracuje „národný program bezpečnostnej ochrany civilného letectva“ (ktorý stanovuje úlohy a povinnosti všetkých dotknutých prevádzkovateľov). Členské štáty tiež vypracujú a realizujú „národný program kontroly kvality“ (s cieľom určiť, do akej miery prevádzkovatelia dodržiavajú súlad so stanovenými pravidlami, a poskytnúť opatrenia na nápravu nedostatkov), ukladajú pokuty v prípade porušenia predpisov a spolupracujú s Komisiou, keď vykonáva inšpekcie na účely sledovania dodržiavania predpisov EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva. Dotknutí prevádzkovatelia musia vypracovať a vykonávať „program bezpečnostnej ochrany“, aby splnili právne predpisy EÚ a „národný program bezpečnostnej ochrany civilného letectva“ členského štátu, v ktorom sa nachádzajú. Komisia vykonáva

[5]Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72.

[6]Podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem sú stanovené v nariadení (EÚ) 2015/1998.

[7]Predpisy EÚ týkajúce sa bezpečnostnej ochrany letectva sa vzťahujú aj na Nórsko, Island, Lichtenštajnsko a Švajčiarsko.



neohlásené kontroly letísk a prevádzkovateľov v spolupráci s vnútroštátnymi orgánmi zodpovednými za bezpečnostnú ochranu letectva (tieto orgány sú tiež kontrolované) s cieľom monitorovať vykonávanie právnych predpisov EÚ.

Od júla 2014 platí, že leteckí prepravcovia, ktorí chcú priviezť náklad do EÚ z letiska mimo EÚ, musia spĺňať podmienky programu ACC3, aby sa zabezpečilo, že ich náklad je fyzicky skontrolovaný podľa noriem EÚ. V tejto súvislosti kontroly na letiskách tretích krajín vykonávajú podľa potreby príslušné orgány dotknutých členských štátov.

Na uľahčenie leteckej dopravy môže Komisia uznať normy bezpečnostnej ochrany letectva tretích krajín za rovnocenné, čo v súčasnosti platí v prípade USA, Kanady a niekoľkých európskych krajín, ktoré nie sú členom EÚ. Navyše od júna 2012 EÚ a USA vzájomne uznávajú režimy bezpečnostnej ochrany nákladnej leteckej dopravy, a to tak pri preprave nákladu nákladným, ako aj osobným lietadlom. Leteckí dopravcovia prepravujúci náklad medzi EÚ a USA preto nemusia uplatňovať žiadne dodatočné požiadavky EÚ ani USA.

Súčasný legislatívny rámec umožňuje členským štátom rozhodnúť o spôsobe úhrady nákladov na bezpečnostnú ochranu letectva. V roku 2009 Komisia navrhla smernicu na zabezpečenie uplatňovania kľúčových zásad, ako je súvislosť medzi nákladmi a poplatkami a nediskriminácia medzi dopravcami či cestujúcimi^[8]. V tomto návrhu však nebolo zaujaté stanovisko k hlavnej otázke, či sa má bezpečnostná ochrana financovať z verejných zdrojov, alebo sa má uplatniť zásada „používateľ platí“, a jej úprava bola ponechaná na zásadu subsidiarity. Keďže zákonodarca návrh neschválil, Komisia ho v roku 2015 stiahla.

ÚLOHA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

Európsky parlament vždy považoval bezpečnostnú ochranu civilného letectva za jeden z hlavných záujmov EÚ a podporoval zriadenie prísneho a účinného systému na predchádzanie a zamedzovanie prípadným teroristickým útokom. Parlament pritom tiež zdôrazňoval význam základných práv občanov a potrebu vyvažovať opatrenia na zlepšenie bezpečnostnej ochrany letectva spoľahlivými a primeranými zárukami zameranými na ochranu súkromia, dôstojnosti jednotlivca a zdravia občanov.

Napríklad prostredníctvom uznesenia z 23. októbra 2008 Parlament primäl Komisiu, aby stiahla a upravila návrh na skenery tela, a vo svojej správe z 1. júna 2011 naliehal, aby sa vylúčila akákoľvek forma technológie využívajúcej ionizujúce žiarenie pri bezpečnostných kontrolách, a odporučil, aby sa využívali len schematické zobrazenia a aby súvisiace údaje neboli uchovávané ani ukladané. Právne predpisy týkajúce sa skenerov tela prijaté v novembri 2011^[9] spĺňajú tieto kritériá.

Vo všeobecnosti Parlament zastáva názor, že komitologický postup je v odvetví bezpečnostnej ochrany letectva nevhodný, aspoň čo sa týka opatrení, ktoré majú vplyv na práva občanov. Parlament preto vo svojej správe z júna 2011 žiadal, aby bol plne zapojený prostredníctvom spolurozhodovania (k čomu však zatiaľ nedošlo).

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

[9] Nariadenia Komisie (EÚ) č. 1141/2011 (Ú. v. EÚ L 293, 11.11.2011) a č. 1147/2011 (Ú. v. EÚ L 294, 12.11.2011).



Pokiaľ ide o financovanie bezpečnostných opatrení, Parlament sa domnieva, že bezpečnostné poplatky by mali pokrývať len náklady na bezpečnostnú ochranu a že členské štáty, ktoré uplatňujú prísnejšie opatrenia, by mali niesť súvisiace dodatočné náklady.

Súvisiace rozhodnutia Európskeho parlamentu:

- uznesenie z 23. októbra 2008 o vplyve bezpečnostných opatrení v letectve a telesných skenerov na ľudské práva, súkromie, dôstojnosť jednotlivca a ochranu údajov^[10],
- legislatívne uznesenie z 5. mája 2010 o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady o poplatkoch za bezpečnostnú ochranu letectva^[11],
- uznesenie zo 6. júla 2011 o bezpečnosti letectva s osobitným zameraním na bezpečnostné skenery^[12].

Esteban Coito
05/2019

[10]Ú. v. EÚ C 15 E, 21.1.2010, s. 71.

[11]Ú. v. ES C 81 E, 15.3.2011, s. 164.

[12]Ú. v. EÚ C 33 E, 5.2.2013, s. 125.

