KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 22.9.2005
KOM(2005) 429 v konečnom znení

2005/0191 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva

(predložená Komisiou)

ODÔVODNENIE

1. KONTEXT NÁVRHU

- **Dôvody a ciele návrhu**

Nariadenie (ES) č. 2320/2002 Európskeho parlamentu a Rady zo 16. decembra 2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva nadobudlo účinnosť v januári 2003. Skúsenosti získané na základe kontrol Komisie a denného uplatňovania nariadenia členskými štátmi ukazuje, že bezodkladná transformácia súboru nezáväzných odporúčaní vypracovaných členskými štátmi do právnych predpisov viedla, vďaka rýchlemu navrhnutiu a prijatiu nariadenia ako odozvy na udalosti z 11. septembra 2001, k množstvu problémov, ktoré ovplyvňujú jeho implementáciu súdržnejšou formou.

Je preto vhodné nahradiť toto nariadenie. Cieľom je sprehľadniť, zjednodušiť a zosúladiť ďalšie právne požiadavky s cieľom zvýšiť celkovú bezpečnosť civilného letectva. Nové rámcové nariadenie by malo stanovovať základné zásady toho, čo treba vykonať, aby sa zabezpečila ochrana civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania, keďže implementačné akty by mali stanovovať technické a procedurálne rozhodnutia o dosiahnutí týchto cieľov.

Komisia je toho názoru, že nové nariadenie bude jasným prípadom a významným vzorom lepších právnych predpisov.

- **Všeobecný kontext**

Nariadenie (ES) č. 2320/2002 bolo vytvorené na základe hrozných udalostí z 11. septembra 2001 v USA, keď boli unesené štyri civilné lietadlá s hrôzostrašnými následkami. Bol preto bezodkladne navrhnutý právny návrh a 16. decembra 2002 podľa postupu prijaté nariadenie (ES) č. 2320/2002, ktorým sa stanovujú základné požiadavky na bezpečnosť civilného letectva podľa článku 251 Zmluvy o ES.

Toto nariadenie bolo v účinnosti dva a pol roka a bolo doplnené vykonávacími právnymi predpismi, ktoré vznikli v rámci rokovaní vo výboroch v súlade s článkami 4 a 9 nariadenia. Nariadenie (ES) č. 849/2004 taktiež prešlo malou zmenou – opravením niekoľkých malých chýb v pôvodnom texte.

Doterajšie skúsenosti ukázali, že nariadenie je priveľmi podrobné a je potrebné ho zjednodušiť. V takto podrobne spracovanom rámcovom právnom predpise prijatom postupom spolurozhodovania sa pri právnej revízii veľmi ťažko zohľadňuje technický alebo prevádzkový rozvoj. Ide o príliš opisne rozpracovaný rámcový právny predpis, ktorý by sa mal nahradiť všeobecnými zásadami, pri ktorých, ak bude potrebné, sa doplnia podrobnosti vykonávacích právnych predpisov.

Komisia uznáva zásadu subsidiarity, no domnieva sa, že je žiaduca vyššia miera harmonizácie bezpečnostných opatrení a postupov vzhľadom na súčasnú situáciu. Najmä priemysel (letecké spoločnosti, zasielatelia nákladu a dopravcovia nákladu, výrobcovia zariadení) majú legitímny záujem, aby s cieľom zjednodušenia prebehla väčšia harmonizácia. Skutočne existujú situácie, kde by sa mohlo dosiahnuť zjednodušenie pomocou väčšej harmonizácie bez toho, aby sa akýmkoľvek spôsobom ohrozila bezpečnosť. Z tohto hľadiska Komisia chápe, podporuje a sleduje potreby a orientácie priemyslu.

Jedným príkladom nedostatočnej harmonizácie je bezpečnosť nákladu v civilnom letectve. V bode 6.2 písm. b) prílohy k nariadeniu (ES) 2320/2002 sa umožňuje vhodnému orgánu určiť pravidlá pre oprávnených zástupcov. Dôsledkom toho, je 25 národných systémov, z čoho

vyplýva aj následné možné narušenie hospodárskej súťaže a neschopnosť priemyslu využívať slobody jednotného trhu.

Ďalšia harmonizácia sa môže podrobnejšie vypracovať vo vykonávacích právnych predpisoch. V prípade bezpečnosti nákladu bude možné prepojiť bezpečnostné požiadavky na oprávnených zástupcov a známych odosielateľov s konceptom oprávneného hospodárskeho subjektu vytvoreným v colných predpisoch Spoločenstva.

Zvýšená harmonizácia je tiež integrálna súčasť „jednorazovej bezpečnostnej kontroly“ – konceptu, podľa ktorého prestupujúci cestujúci a tranzitní cestujúci, batožina a náklad nemusia byť podrobení opakovanej detekčnej kontrole, pretože na pôvodnom odletovom letisku boli splnené základné požiadavky bezpečnosti. Tento prvok je opäť výhodou pre prevádzkovateľov, ktorí pôsobia na vysoko konkurenčnom trhu.

Okrem revízie nariadenia na základe zjednodušenia a harmonizácie môže zabezpečiť ďalšiu prehľadnosť. Zložitosť prvkov v nariadení ukázala, že existuje možnosť rôznych výkladov právnych požiadaviek. V niektorých častiach je badateľná nejednoznačnosť. Jasnosť prispeje k účinnej implementácii bezpečnostných noriem a k právnej istote.

Cieľom nového navrhovaného nariadenia je tieto otázky riešiť zdokonalením celkovej jasnosti a právnej istoty (a tým aj kvality) právnych predpisov a zároveň zmenšiť rozsah nesprávneho výkladu.

Uviedla sa aj nepružnosť vyplývajúca zo zahrnutia podrobných prevádzkových a technických noriem v právnych predpisoch prijímaných postupom spolurozhodovania. Komisia sa domnieva, že schopnosť rýchlo jednať a reagovať na riziká, ktoré sa sústavne menia, má veľký význam na zlepšenie celkovej úrovne bezpečnosti. Táto schopnosť v prípade potreby rýchlo jednať a reagovať by mala prevažovať nad možnými obavami týkajúcimi sa inštitucionálnej rovnováhy pri vypracúvaní právnych predpisov. Tento prístup sa samozrejme nedotýka rezerv prieskumu, ktoré náležia Európskemu parlamentu a vykonávacím právnym predpisom prijímaným postupom rokovaní vo výboroch.

Ďalším problémom je aj to, že súčasné nariadenie je verejne dostupné. Akékoľvek zmeny a doplnenia, vykonané v tomto nariadení budú taktiež verejne dostupné. Komisia sa domnieva, že nie je vhodné, aby podrobné bezpečnostné opatrenia boli dostupné verejnosti, pretože potencionálni teroristi by mohli tieto údaje zneužiť a nájsť slabiny v bezpečnosti letectva s cieľom spáchať protiprávne činy. Podobne nie je vhodné uverejňovať nový vývoj v oblasti bezpečnosti. Tento problém je možné vyriešiť zahrnutím prevádzkových podrobností do vykonávacích právnych predpisov.

- **Súčasné ustanovenia týkajúce sa návrhu**

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ustanovuje spoločné pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva. Cieľom tohto návrhu je nahradiť tento právny akt.

- **Súlad s inými politikami a cieľmi Únie**

Cieľom návrhu je nahradiť súčasné nariadenie, aby sa vytvoril lepší právny predpis, ktorý je založený na štyroch zásadách: jednoduchosti, harmonizácie, jasnosti a zvýšenej úrovni bezpečnosti.

2. PORADA ZÚČASTNENÝCH STRÁN A HODNOTENIE DOPADU

- **Porada zúčastnených strán**

Poradné metódy, hlavné odvetvia záujmu a všeobecný profil respondentov

Hlavné zúčastnené organizácie, ktoré zastupujú letecké spoločnosti, letiská, pilotov a správcovia nákladu sa aktívne podieľali v pracovnej skupine, ktorá pomáhala Komisii pri vypracúvaní noriem, ktoré sa odrážajú v návrhu Komisie.

Zhrnutie reakcií a spôsoby, ktorými sa zohľadňujú

Zúčastnené organizácie všeobecne podporujú cieľ znížiť úroveň podrobností v rámcových právnych predpisov za predpokladu, že budú aktívnou súčasťou vypracovávania dodatkových vykonávacích právnych predpisov.

- **Získanie a využitie expertízy**

Externá expertíza nebola potrebná.

- **Hodnotenie dopadu**

Prijatie nariadenia nebude mať žiaden dopad vzhľadom k tomu, že súčasné rámcové nariadenie sa nahrádza. V tejto situácii je preto najvhodnejšie posudzovať dialóg so zúčastnenými stranami, a nie formálne posudzovať dopad.

Právne predpisy nemajú žiaden sociálny dopad alebo dopad na životné prostredie.

3. PRÁVNE ČASTI NÁVRHU

305

- **Zhrnutie navrhovaných opatrení**

Okrem jedinej výnimky Komisia nežiada revíziu nariadenia (ES) č. 2320/2002 zásadne zmeniť svoje právomoci v oblasti bezpečnosti civilného letectva. Navrhuje skôr zmenu rovnováhy právnych ustanovení medzi tými, ktoré sú stanovené rámcovými právnymi predpismi (súčasné nariadenie (ES) č. 2320/2002 zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 849/2003) a tými, ktoré sú stanovené vo vykonávacích právnych predpisov, ktorých je v súčasnosti sedem: nariadenia Komisie (ES) č. 622/2003, 1217/2003, 1486/2003, 68/2004, 1138/2004, 781/2005 a 857/2005.

Preto je vhodné nariadenie (ES) č. 2320/2002 nahradiť jednoduchším, jasnejším nariadením, ktorým sa stanovujú všeobecné zásady. Tieto podrobnosti vyňaté z rámcových právnych predpisov by sa tak mohli začleniť do vykonávacích právnych predpisov, ktoré by boli zodpovedajúcim spôsobom zmenené a doplnené.

Je preto vhodné uviesť, že návrh je približne o polovicu kratší ako súčasné nariadenie.

Jediná dodatková právomoc, ktorú sa snaží Komisia získať, sa týka pravidiel bezpečnostných opatrení pri letoch. Zahŕňa rôznorodé témy ako sú prístup do pilotnej kabíny, nedisciplinovaní cestujúci a príslušníci bezpečnostnej ochrany počas letu („sky marshals“). Bezpečnostné opatrenia počas letu nie sú v súčasnosti zahrnuté do žiadneho právneho predpisu Spoločenstva. Komisia sa domnieva, že by bolo najvhodnejšie vypracovať príslušné harmonizované pravidlá v rámci právnych predpisov v oblasti bezpečnosti letectva, a to prostredníctvom vykonávacích právnych predpisov. Je však nevyhnutné zdôrazniť, že takéto vykonávacie právne predpisy budú vypracované iba vtedy, ak budú potrebné na úrovni Spoločenstva. Takisto treba uviesť, že Komisia nemá v úmysle členským štátom predpisovať, aby prijímali úradníkov bezpečnostnej ochrany na palubu lietadiel a určite nie je cieľom návrhu zmeniť súčasnú zvrchovanosť v tomto prípade.

- **Právny základ**

Článok 80 ods. 2 Zmluvy o ES

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity sa uplatňuje v prípade, ak návrh nepatrí do výlučnej právomoci Spoločenstva.

Členské štáty nemôžu dostatočne dosiahnuť ciele návrhu z tohto(týchto) dôvodu(ov).

Vzhľadom k širokému rozsahu problematiky bezpečnostnej ochrany letectva v rámci celého Spoločenstva a značne pokročilému stavu vnútorného leteckého trhu možno dosiahnuť tieto ciele lepšie na úrovni Spoločenstva, ako na úrovni jednotlivých členských štátov.

Činnosti Spoločenstva lepšie dosiahnu ciele návrhu z tohto(týchto) dôvodu(ov).

Súčasné nariadenie už ukázalo, prečo sú opatrenia na úrovni Spoločenstva najvhodnejšie.

Súčasné nariadenie už ukázalo, že prístup Spoločenstva v oblasti bezpečnosti letectva pozdvihuje celkové normy a vzájomnú dôveru medzi členskými štátmi.

Ako aj v prípade súčasných právnych predpisov cieľom tohto návrhu je nahradiť navrhnutým novým aktom ciele dosiahnuť lepšie na úrovni Spoločenstva, a to vzhľadom na rozsah problematiky v oblasti bezpečnosti letectva v rámci celého Spoločenstva a na pokročilý stav vnútorného leteckého trhu.

Z tohto dôvodu návrh spĺňa zásadu subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z tohto(týchto) dôvodu(ov).

Rovnako ako súčasné právne predpisy i navrhnutý nový akt stanovuje spoločné základné normy, ale umožňuje členským štátom uplatňovať prísnejšie opatrenia, ak sú vzhľadom na príslušné ohrozenie opodstatnené.

Návrh sa nezaoberá otázkou financovania v oblasti bezpečnosti. Počas prijímania nariadenia 2320/2002 bolo hlavnou témou, kto by mal financovať oblasť bezpečnosti či priemysel, alebo štát.. Záverom bol záväzok obsiahnutý v interinštitucionálnom vyhlásení, podľa ktorého by sa Komisia mala zaviazať vykonať prieskum „najmä akým spôsobom financovania [bezpečnostnej ochrany letectva] sa podieľajú verejné orgány a prevádzkovatelia a výsledky a návrhy prípadne predložiť Európskemu parlamentu a Rade“. Takýto výskum sa vykonal a výsledky boli zverejnené na internetovej stránke Komisie http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Závery správy sa majú použiť ako základ oznámenia Komisie, ktoré sa bude venovať financovaniu bezpečnosti vo všetkých odvetviach dopravy. Táto činnosť je naplánovaná v pracovnom programe Komisie na rok 2005 a má sa ukončiť do konca roka 2005. Legislatívna iniciatíva nahradiť nariadenie 2320/2002 vznikla bez následného alebo budúceho oznámenia Komisie alebo spôsobu, akým sa v súčasnosti financuje bezpečnosť v Spoločenstve.

- **Výber nástrojov**

Navrhované nástroje: nariadenie.

Iné prostriedky by neboli vhodné z tohto (týchto) dôvodu(ov).

Návrh nahrádza súčasné nariadenie. Nariadenie sa pôvodne považovalo za najvhodnejší nástroj a) na zabezpečenie jednotného uplatňovania pravidiel v Spoločenstve a b) na zabezpečenie čo najpružnejšieho prijímania spoločných pravidiel po udalostiach z 11. septembra 2001.

4. DOPAD NA ROZPOČET

Návrh nemá žiaden dopad na rozpočet Spoločenstva.

5. DODATOČNÉ INFORMÁCIE

- **Zjednodušenie**

Návrh ustanovuje zjednodušenie právnych predpisov.

Doterajšie skúsenosti ukázali, že nariadenie (ES) č. 2320/2002 je priveľmi podrobné a je potrebné ho zjednodušiť. V takto podrobne vypracovaných rámcových právnych predpisoch prijímaných postupom spolurozhodovania sa pri právnej revízii ťažko zohľadňuje technický alebo prevádzkový rozvoj.

Ako príklad, v bode 4.1.1 prílohy k nariadeniu sa stanovujú dva spôsoby, kedy možno cestujúcich podrobiť detekčnej kontrole – hmatovou kontrolou alebo kontrolou prechodom cez detektor kovov. V blízkej budúcnosti však nové technológie ponúknu oveľa reálnejší a presnejší spôsob detekčnej kontroly, ktorá zistí zakázané predmety. Bohužiaľ sa nesmú používať iné metódy ako tie, opísané v bode 4.1.1 prílohy k nariadeniu, pokiaľ nebude príloha zodpovedajúcim spôsobom zmenená a doplnená. Keďže to vyžaduje postup spolurozhodovania, zmena sa nevykoná rýchlo, a preto to môže mať negatívne účinky v oblasti letectva. Toto je len jeden príklad z mnohých ďalších.

Prijatie návrhu by viedlo k zrušeniu nariadenia 2320/2002 a taktiež nariadenia 849/2004, ktoré toto nariadenie mení a dopĺňa. Návrh je v súlade so záväzkom Komisie znížiť byrokraciu tak, že sa najprv zrušia súčasné právne predpisy zásadou „nové za staré“.

Návrh je začlenený v otvorenom programe Komisie na aktualizáciu a zjednodušenie acquis communautaire a jeho pracovného a právneho programu pod odkazom 2005/TREN/016.

- **Zrušenie súčasných právnych predpisov**

Prijatie návrhu povedie k zrušeniu súčasných právnych predpisov.

- **Európsky hospodársky priestor**

Navrhovaný akt sa má význam pre EHP, a preto by mal byť rozšírený na Európsky hospodársky priestor.

- **Podrobné vysvetlenie návrhu**

V článku 1 sa stanovujú ciele, konkrétne stanovenie spoločných pravidiel bezpečnostnej ochrany civilného letectva proti činom protiprávneho zasahovania. Článok 1 sa významne neodlišuje od článku 1 nariadenia (ES) č. 2320/2002.

Článkom 2 sa určuje pôsobnosť. Text je prehľadnejší ako v súčasnom nariadení, aby poskytol právnu istotu, že nariadenie sa uplatňuje na letiskách poskytujúcich letecké služby v Spoločenstve, prevádzkovateľmi poskytujúcimi služby na týchto letiskách a aj subjektmi vykonávajúcimi činnosti spojené s bezpečnosťou letectva pri letoch z týchto letísk (napríklad zariadenia na zásobovanie lietadiel potravinami a zariadenia pre náklad, ktoré sa nenachádzajú vo vnútornom priestore letísk).

Článkom 3 sa stanovuje vymedzenie pojmov.

V článku 4 sa uvádza, že spoločné normy, ktoré sa majú stanoviť v právnych predpisoch Spoločenstva vrátane tých opatrení, ktoré sa určia pre vykonávacími právnymi predpismi.

Článkom 5 sa členským štátom povoľuje uplatňovať prísnejšie bezpečnostné opatrenia. Zásada sa neodlišuje od tej, ktorá je stanovená v článku 6 nariadenia (ES) č. 2320/2002. V

novom návrhu sa však vyžaduje, aby členské štáty vykonávali hodnotenie rizika a aby boli schopné všeobecne zdôvodniť takéto opatrenie, ak ich Komisia o to požiada. Týmto spôsobom sa prihliada na obavy zúčastnených strán, že by sa priemysel mohol zaťažiť dodatočnými bezpečnostnými opatreniami bez toho, aby to vnútroštátne orgány museli zdôvodňovať. Takéto opatrenia, ktoré prijali členské štáty pri reakcii na informácie o ohrození, sa nesmú dotknúť týchto právnych predpisov, a preto sa požiadavky tohto článku nevzťahujú na zvýšené bezpečnostné požiadavky pre jednotlivé lety.

Článok 6 je novým článkom. Vzťahuje sa na situáciu, keď tretia krajina požaduje rozdielne bezpečnostné opatrenia pri letoch z letísk Spoločenstva, ako tie, ktoré sú stanovené v právnych predpisoch Spoločenstva.

V článku 7 sa opakuje požiadavka (v súčasnosti je obsahom článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 2320/2002), aby v každom členskom štáte existoval jeden orgán, ktorý je zodpovedný za koordináciu a monitorovanie implementácie požiadaviek bezpečnostnej ochrany letectva.

V článkoch 8 až 12 sa vyžaduje, aby existoval program na vnútroštátnej úrovni, úrovni letísk a úrovni leteckých dopravcov, ako aj na úrovni iných subjektov, ktoré vykonávajú funkcie bezpečnostnej ochrany letectva. Článok sa v podstate neodlišuje od povinností v článku 5 ods. 1 a článku 5 ods. 4 súčasného právneho predpisu, ale prvýkrát formálne vyžaduje bezpečnostný program od iných subjektov ako spoločností, ktoré prepravujú náklad alebo spoločností, ktoré sa zaoberajú stravovacími dodávkami v leteckej doprave. Požiadavka bezpečnostného programu odráža súčasný najosvedčenejší postup v oblasti letectva a ako taká, nie je závažným bremenom pre priemysel a administratívu.

V článku 13 sa stanovuje povinnosť každého členského štátu monitorovať dodržiavanie súladu v zmysle vnútroštátneho programu kontroly kvality. Tento článok obsahuje povinnosti stanovené v článku 5 ods. 3 a v článku 7 ods. 1 nariadenia (ES) č. 2320/2002:

Článkom 14 sa umožňujú kontroly Komisie, medzi iným, na letiskách Spoločenstva. Ustanovenia sa neodlišujú od tých, ktoré sú stanovené v článku 7 (ods. 2 až 4) nariadenia (ES) č. 2320/2002.

Článok 15 sa týka šírenia informácií.

V článku 16 sa stanovuje, že výbor pomáha Komisii pri rozvoji implementačných právnych predpisov. V podstate je rovnaký ako článok 9 nariadenia (ES) č. 2320/2002.

Článkom 17 sa nahrádza súčasný článok 10 o bezpečnostnej ochrane letov z tretích krajín. Predpokladá sa v ňom uzavretie dohôd medzi Spoločenstvom a tretími krajinami, ktoré by umožňovali prestupujúcim cestujúcim, batožine a nákladu, aby sa nemuseli podrobiť ďalšej detekčnej kontrole alebo dodatočným bezpečnostným kontrolám na letiskách Spoločenstva.

Článkom 18 sa stanovuje povinnosť udeliť pokuty proti tým, ktorí neplnia požiadavky leteckej bezpečnosti v Spoločenstve. Požiadavky sa neodlišujú od tých, ktoré sú v súčasnosti stanovené v článku 12 nariadenia (ES) č. 2320/2002.

Článkami 19 a 20 sa zrušuje súčasné nariadenie a nahrádza sa týmto novým aktom. Umožňuje rozloženie implementácie tak, aby sa súčasné vykonávacie právne predpisy, ktoré sú súčasťou nariadenia (ES) č. 2320/2002 mohli postupom výboru aktualizovať s cieľom zladiť ich s novým dokumentom tak, aby sa zabránilo vzniku právneho vákua po zrušení súčasného nariadenia.

Pokiaľ ide o prílohu k novému dokumentu, je zostavená rovnakým spôsobom ako príloha k nariadeniu (ES) č. 2320/2002. Obsah každej kapitoly prílohy však bol zjednodušený na všeobecný súbor zásad. Zatiaľ čo sú pravidlá potrebné, tieto sa vytvoria v zmysle implementačných právnych predpisov. Ako príklad možno uviesť novú kapitolu 4 o

cestujúcich a príručnej batožine, ktorá má približne polovičnú dĺžku z pôvodnej kapitoly 4. V súčasnom nariadení neexistuje iba kapitola 10 o bezpečnostných opatreniach počas letu.

2005/0191 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE ,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie[1],

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[2],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[3],

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 Zmluvy[4],

keďže:

(1) Zavedením spoločných pravidiel ochrany civilného letectva by sa malo predchádzať činom protiprávneho zasahovania do civilného lietadla, aby sa ochránili osoby a tovar v rámci Európskej únie. Tento cieľ by sa mal dosiahnuť stanovením spoločných pravidiel a spoločných noriem bezpečnostnej ochrany civilného letectva, ako aj mechanizmov na monitorovanie súladu.

(2) Je žiaduce vo všeobecnom záujme bezpečnosti civilného letectva, poskytnúť základ pre spoločný výklad prílohy 17 aprílového vydania z roku 2002 k Chicagskému dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve zo 7. decembra 1944.

(3) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 zo 16. decembra 2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva[5] sa prijalo ako dôsledok udalostí z 11. septembra 2001 v USA.

(4) Obsah nariadenia (ES) č. 2320/2002 by preto mal byť zrevidovaný na základe získaných skúseností, a samotné nariadenie by sa malo nahradiť novým dokumentom, aby sa zjednodušili, zosúladili a sprehľadnili existujúce pravidlá a zlepšila úroveň bezpečnosti.

(5) Vzhľadom na potrebu pružnosti pri prijímaní bezpečnostných opatrení a postupov, aby sa dodržalo vypracované zhodnocovanie rizík a umožnilo sa zaviesť nové technológie, by mal nový dokument stanoviť základné zásady toho, čo je potrebné vykonať, aby sa zabezpečila ochrana civilného letectva proti činom protiprávneho zasahovania, bez technických a postupových podrobností ako sa majú implementovať.

---

1 Ú. v. EÚ C […], […], s. […].
2 Ú. v. EÚ C […], […], s. […].
3 Ú. v. EÚ C […], […], s. […].
4 Ú. v. EÚ C […], […], s. […].
5 Ú. v. ES L 355, 30.12.2002, s. 1.

(6) Nový dokument by sa mal uplatňovať na letiskách, ktoré slúžia civilnému letectvu na území členského štátu, prevádzkovateľmi poskytujúcimi služby na takýchto letiskách a subjektmi, ktoré poskytujú tovar a/alebo služby takýmto letiskám alebo prostredníctvom týchto letísk.

(7) Bez toho, aby boli dotknuté Dohovor o priestupkoch a určitých iných činoch spáchaných na palube lietadla, Tokyo z roku 1963, Dohovor o protiprávnom zaistení lietadla, Hague z roku 1970 a Dohovor na potlačenie protiprávnych činov proti bezpečnosti civilného letectva, Montreal z roku 1971 by mal nový dokument zahŕňať aj bezpečnostné opatrenia, ktoré sa uplatňujú na palube lietadla alebo počas letu leteckých dopravcov Spoločenstva.

(8) Rôzne typy civilného letectva nemusia povinne predstavovať rovnakú úroveň ohrozenia. Pri stanovení spoločných noriem bezpečnosti civilného letectva by sa mala zohľadniť pri udeľovaní výnimiek veľkosť lietadla, povaha činnosti a/alebo frekvencia činností na letiskách.

(9) Členským štátom sa taktiež malo umožniť, na základe hodnotenia rizík, uplatňovať prísnejšie opatrenia ako tie, ktoré sú stanovené. Komisia by však mala mať možnosť preskúmať tieto prísnejšie opatrenia a rozhodnúť, či ich členské štáty môžu aj naďalej uplatňovať.

(10) Tretie krajiny môžu vyžadovať uplatňovanie opatrení, ktoré sa odlišujú od tých, ktoré sú stanovené v tomto akte, vzhľadom na lety z letiska členského štátu do alebo cez tretiu krajinu. Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dvojstranné dohody, ktorých je Spoločenstvo zúčastnenou stranou, malo by byť možné, aby Komisia preskúmala opatrenia, ktoré vyžaduje tretia krajina a rozhodla, či členský štát, prevádzkovateľ, alebo iný príslušný subjekt môže pokračovať v uplatňovaní požadovaných požiadaviek.

(11) Aj keď v jednotlivom členskom štáte môžu byť dva alebo viac orgánov alebo subjektov, ktoré sú zapojené do leteckej bezpečnosti, každý členský štát by mal stanoviť jeden orgán zodpovedný za koordináciu a monitorovanie implementácie bezpečnostných noriem.

(12) Na vymedzenie zodpovedností za implementáciu spoločných noriem a opis, ktoré opatrenia sa prevádzkovateľmi a inými subjektami vyžadujú za týmto účelom, každý členský štát by mal navrhnúť vnútroštátny program bezpečnosti civilného letectva. Ďalej, každý prevádzkovateľ letiska, letecký dopravca a subjekt uplatňujúci normy v oblasti bezpečnosti letectva by mal navrhnúť, uplatňovať a dodržiavať bezpečnostný program, aby sa obidva programy zosúladili s novým aktom a inými vnútroštátnymi programami bezpečnosti civilného letectva, ktoré sa uplatňujú.

(13) Na monitorovanie súladu s novým aktom a s vnútroštátnymi programami bezpečnosti civilného letectva, každý členský štát zabezpečí implementáciu vnútroštátneho programu, aby skontroloval kvalitu bezpečnosti civilného letectva.

(14) Komisia by mala viesť kontroly, vrátane neohlásených kontrol, s cieľom monitorovať uplatňovanie nového aktu členskými štátmi a taktiež zistiť slabé miesta v bezpečnosti civilného letectva.

(15) Implementačné akty stanovujúce spoločné opatrenia a postupy na implementáciu spoločných noriem a obsahujúce dôverné bezpečnostné informácie spoločne so správami o kontrole Komisie a odpoveďami príslušných vnútroštátnych orgánov možno považovať za „utajované informácie EÚ“ v zmysle rozhodnutia Komisie 2001/844/ES, ESUO, Euratom z 29. novembra 2001, ktorým sa menia a dopĺňajú jej

rokovací poriadok[6]. Tieto položky sa neuverejňujú, sú dostupné iba pre tých prevádzkovateľov a subjekty s legitímnym záujmom.

(16) Opatrenia a postupy potrebné na implementáciu tohto nariadenia by mali byť prijaté v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu[7].

(17) Na účely umožnenia prepravy cestujúcich a batožiny oslobodených od kontroly po príchode letom z tretej krajiny, čo je známe pod pojmom „jednorazová bezpečnostná kontrola“, ako aj na umožnenie cestujúcim prichádzajúcim takýmto letom vmiešať sa medzi skontrolovaných cestujúcich, je vhodné podporiť dohody medzi Spoločenstvom a tretími krajinami, uznajúc, že bezpečnostné normy uplatňované v tretej krajine sú rovnocenné normám Spoločenstva.

(18) Za porušenie ustanovení tohto nariadenia by mali byť stanovené pokuty. Tieto pokuty by mali byť účinné, primerané a odradzujúce,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1
Ciele

1. Toto nariadenie zavádza spoločné pravidlá bezpečnostnej ochrany civilného letectva proti činom protiprávneho zasahovania.

   Taktiež ustanovuje základ spoločného výkladu aprílového vydania z roku 2002 prílohy 17 k Chicagskému dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944.

2. Prostriedkami na dosiahnutie cieľov stanovených v odsekoch 1 a 2 sú:

   a) vytvorenie spoločných pravidiel a spoločných noriem bezpečnosti letectva,

   b) mechanizmy na monitorovanie súladu.

Článok 2
Pôsobnosť

Toto nariadenie sa uplatňuje:

a) na všetkých letiskách, ktoré poskytujú letecké služby nachádzajúcich sa na území členského štátu,

b) všetkými prevádzkovateľmi, vrátane leteckých dopravcov, ktorí poskytujú letecké služby na letiskách uvedených v písm. a),

c) všetkými subjektmi, ktoré vykonávajú činnosť z vnútorných alebo vonkajších priestorov letísk a poskytujú tovar a/alebo služby letiskám uvedeným v písm. a) alebo prostredníctvom týchto letísk.

Článok 3
Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

---

[6] Ú. v. ES L 317, 3.12.2001, s. 1.
[7] Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

(1) „civilné letectvo“ znamená akúkoľvek leteckú prepravnú prevádzku, obchodnú aj neobchodnú, ako aj pravidelnú a nepravidelnú prevádzku, ale okrem operácií vykonávaných lietadlami podľa článku 3 Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944,

(2) „bezpečnostná ochrana letectva“ znamená kombináciu opatrení a ľudských a materiálnych zdrojov, určených na ochranu civilného letectva pred činmi protiprávneho zasahovania,

(3) „prevádzkovateľ“ znamená osobu, organizáciu alebo podnik, ktorý je zapojený alebo sa zúčastňuje v leteckej prepravnej prevádzke,

(4) „letecký dopravca“ znamená letecký dopravný podnik s platnou licenciou na vykonávanie leteckej dopravy,

(5) „letecký dopravca Spoločenstva“ znamená leteckého dopravcu s platnou dopravnou licenciou udelenou členským štátom v súlade s nariadením Rady (ES) č. 2407/92[8],

(6) „zakázané predmety“ znamenajú zbrane, výbušniny alebo iné nebezpečné zariadenia, predmety alebo látky, ktoré je možno použiť na spáchanie činu protiprávneho zasahovania,

(7) „detekčná kontrola“ znamená použitie technických alebo iných prostriedkov, ktoré sú určené na identifikáciu a/alebo odhalenie zakázaných predmetov,

(8) „bezpečnostná kontrola“ znamená uplatňovanie prostriedkov, ktorými sa zabráni zavedeniu zakázaných predmetov,

(9) „kontrola prístupu“ znamená uplatňovanie prostriedkov, ktorými sa zabráni vstupu nepovolaných osôb alebo nepovolených vozidiel, alebo obidvom,

(10) „prevádzková časť letiska“ znamená priľahlé územie letiska a budovy, alebo ich časti, kde je zakázaný prístup,

(11) „verejná časť letiska“ znamená priľahlé územie letiska a budovy, alebo ich časti, a nepatrí do prevádzkovej časti letiska,

(12) „vyhradený bezpečnostný priestor“ znamená územie mimo prevádzkovej časti letiska, kde je navyše zakázaný prístup, kde sa uplatňuje kontrola prístupu,

(13) „vymedzený priestor“ znamená územie, ktoré je oddelené prostriedkami kontroly prístupu od samotného vyhradeného bezpečnostného priestoru alebo ak je vymedzený priestor priestorom iných vyhradených bezpečnostných priestorov letiska,

(14) „previerka osoby“ znamená overenie identity osoby, vrátane akejkoľvek trestnej minulosti, ako súčasť hodnotenia vhodnosti osoby pre nedoprevádzaný vstup do vyhradených bezpečnostných priestorov,

(15) „preprava cestujúcich, batožiny alebo nákladu“ znamená cestujúcich, batožinu alebo náklad odchádzajúcich iným lietadlom ako ktorým docestovali,

(16) „tranzitní cestujúci, batožina alebo náklad“ znamená cestujúcich, batožinu alebo náklad odchádzajúcich tým istým lietadlom, ktorým docestovali,

---

[8] Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1.

(17) „potencionálne nebezpečný cestujúci“ znamená cestujúceho ktorý je vyhostená osoba, osoba považovaná za neprípustnú z imigračných dôvodov alebo osoba pod právnym dohľadom,

(18) „príručná batožina“ znamená batožinu určenú na prepravu v priestore lietadla,

(19) „zapísaná batožina“ znamená batožinu určenú na prepravu v nákladnom priestore lietadla,

(20) „sprevádzaná zapísaná batožina“ znamená batožinu prijatú na prepravu v nákladovom priestore lietadla, na palube ktorého sa nachádza cestujúci, ktorý ju dal zapísať,

(21) „pošta leteckého dopravcu“ znamená poštu, ktorej pôvodcom aj určením je letecký dopravca,

(22) „materiály leteckého dopravcu“ sú materiály, ktoré pochádzajú od leteckého dopravcu alebo sú preňho určené, alebo ich letecký dopravca používa,

(23) „náklad“ znamená akýkoľvek tovar určený na leteckú prepravu iný ako batožina, pošta leteckého dopravcu a materiály leteckého dopravcu a leteckých dodávok,

(24) „oprávnený zástupca“ znamená leteckého dopravcu, zástupcu, dopravcu nákladu alebo iný subjekt, ktorý poskytuje bezpečnostné kontroly v súlade s týmto nariadením vzhľadom na náklad,

(25) „známy odosielateľ“ znamená odosielateľa, od ktorého pochádza náklad a ktorého postupy sú v súlade so spoločnými bezpečnostnými pravidlami a normami potrebnými na umožnenie prepravy nákladu v akomkoľvek lietadle bez ďalšej detekčnej kontroly,

(26) „stály odosielateľ“ znamená odosielateľa, od ktorého pochádza náklad a ktorého postupy sú v súlade so spoločnými bezpečnostnými pravidlami a normami potrebnými na umožnenie prepravy takéhoto nákladu v akomkoľvek nákladnom lietadle bez ďalšej detekčnej kontroly,

(27) „kontrola lietadla“ znamená kontrolu tých vnútorných častí lietadla, do ktorých mohli mať cestujúci prístup spolu s kontrolou odkladacích priestorov lietadla, aby sa zistila prítomnosť zakázaných predmetov a protiprávne zasahovania v lietadle,

(28) „prehľadanie lietadla“ znamená kontrolu vnútorných a prístupných vonkajších priestorov lietadla, aby sa zistila prítomnosť zakázaných predmetov a protiprávne zasahovania v lietadle,

(29) „príslušník bezpečnostnej ochrany počas letu“ znamená osobu, ktorú zamestnáva členský štát, aby spolu s cestujúcimi cestovala na palube lietadla leteckého dopravcu, ktorý má licenciu s cieľom ochrániť lietadlo a jeho cestujúcich pred činmi protiprávneho zasahovania.

Článok 4

Spoločné normy

1. Spoločné normy bezpečnostnej ochrany civilného letectva proti činom protiprávneho zasahovania sú stanovené v prílohe.

2. Podrobné opatrenia a postupy implementácie spoločných noriem uvedených v odseku 1 sa stanovia v súlade s postupom uvedeným v článku 16 ods. 2.

Tieto opatrenia určujú najmä:

a) metódy detekčnej kontroly, kontroly prístupu a iných bezpečnostných kontrol,

b) metódy vykonávania kontroly lietadla a prehľadávania lietadla,

c) zakázané predmety,

d) výkonnostné kritériá a akceptačné skúšky zariadení,

e) prijímanie zamestnancov a požiadavky na školenia a výcvik,

f) definíciu kritických častí vyhradených bezpečnostných priestorov,

g) záväzky oprávnených zástupcov, známych odosielateľov a stálych odosielateľov a ich hodnotiace postupy,

h) kategórie osôb a tovaru, ktoré by mohli byť objektívnym dôvodom zvláštnych bezpečnostných postupov alebo by mohli byť oslobodené od detekčnej kontroly, kontroly prístupu alebo iných bezpečnostných kontrol.

Odchylne od spoločných noriem uvedených v odseku 1, opatrenia a postupy by mali určovať aj detekčnú kontrolu, kontrolu prístupu alebo iné bezpečnostné kontroly, ktoré poskytujú primeranú úroveň ochrany letísk alebo ich vymedzených priestorov. Takéto alternatívne opatrenia sa zdôvodnia vzhľadom k veľkosti lietadla, povahe prevádzky a/alebo frekvencii prevádzok na príslušných letiskách.

3. Členské štáty zabezpečia uplatňovanie spoločných bezpečnostných noriem uvedených v odseku 1.

Článok 5

Prísnejšie opatrenia uplatňované členskými štátmi

1. Členské štáty môžu uplatňovať prísnejšie opatrenia, ako sú spoločné normy stanovené v článku 4. Ak tak urobia, mali by konať na základe hodnotenia rizika v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva. Prísnejšie opatrenia by mali byť relevantné, objektívne, nediskriminujúce a úmerné riziku, pre ktoré sú určené.

   Členské štáty takéto opatrenia oznámia Komisii.

2. Komisia môže preskúmať uplatňovanie odseku 1 a po porade s výborom uvedeným v článku 16 ods. 1 môže rozhodnúť, či členskému štátu umožní pokračovať v uplatňovaní opatrení.

   Komisia oznámi svoje rozhodnutie Rade a členským štátom.

   V priebehu jedného mesiaca od oznámenia rozhodnutia Komisiou sa členské štáty môžu obrátiť na Radu. Rada môže kvalifikovanou väčšinou prijať v priebehu jedného mesiaca iné rozhodnutie.

3. Druhý pododsek odseku 1 a odseku 2 sa neuplatňujú ak sú prísnejšie opatrenia obmedzené na daný let s osobitným dátumom.

Článok 6

Bezpečnostné opatrenia, ktoré požadujú tretie krajiny

1. Bez toho, aby boli dotknuté dvojstranné dohody, ktorých zúčastnenou stranou je Spoločenstvo, členský štát oznámi Komisii opatrenia požadované treťou krajinou ak sa odlišujú od spoločných noriem stanovených v článku 4 vzhľadom na lety z letísk v členskom štáte do alebo cez tretiu krajinu.

2. Na žiadosť príslušného členského štátu alebo z vlastnej iniciatívy môže Komisia preskúmať uplatňovanie odseku 1 a po porade s výborom uvedeným v článku 16 ods. 1 môže rozhodnúť, či členský štát, prevádzkovateľ letiska alebo iný subjekt môže pokračovať v uplatňovaní opatrení.

   Komisia oznámi svoje rozhodnutie Rade a členským štátom.

3. Odseky 1 a 2 sa neuplatňujú ak:

   a) príslušný členský štát uplatňuje príslušné opatrenia v súlade s článkom 5, alebo

   b) požiadavka tretej krajiny je obmedzená iba na príslušný let s osobitným dátumom.

Článok 7

Vnútroštátny orgán

Ak sú v jednotlivom členskom štáte dva alebo viac orgánov alebo subjektov , ktoré sú zapojené v leteckej bezpečnosti, členský štát určí jeden orgán (ďalej len „vnútroštátny orgán“) zodpovedný za koordináciu a monitorovanie implementácie spoločných noriem uvedených v článku 4.

Článok 8

Programy

Členské štáty, prevádzkovatelia letísk, leteckí dopravcovia a iné subjekty uplatňujúce bezpečnostné normy civilného letectva sú zodpovední za návrh, uplatňovanie a dodržiavanie ich príslušných bezpečnostných programov spôsobom stanoveným v článkoch 9 až 12.

Okrem toho členské štáty vykonajú celkovú funkciu kontroly kvality stanovenú v článku 13.

Článok 9

Vnútroštátny program bezpečnostnej ochrany civilného letectva

1. Každý členský štát navrhne, uplatňuje a dodržiava vnútroštátny program bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

   Tento program definuje zodpovednosti za implementáciu spoločných noriem uvedených v článku 4 a opisuje opatrenia, ktoré na tento účel požadujú prevádzkovatelia a iné subjekty.

2. Vnútroštátny orgán písomne sprístupní potrebné časti svojho vnútroštátneho programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva prevádzkovateľom a subjektom s oprávneným záujmom.

Článok 10

Program bezpečnosti letísk

1. Každý prevádzkovateľ letiska navrhne, uplatňuje a dodržiava program bezpečnosti letísk.

   Tento program opisuje metódy a postupy, ktoré prevádzkovatelia letísk dodržiavajú, aby dosiahli súlad s týmto nariadením a s vnútroštátnym program bezpečnostnej ochrany civilného letectva členského štátu, v ktorom sa letisko nachádza.

   Program taktiež opisuje ako prevádzkovateľ letiska súlad s týmito metódami a postupmi monitoruje.

2. Letiskový program bezpečnostnej ochrany sa predloží vnútroštátnemu orgánu.

Článok 11

Program bezpečnostnej ochrany leteckých dopravcov

1. Každý letecký dopravca navrhne, uplatňuje a dodržiava program bezpečnostnej ochrany leteckých dopravcov.

   Tento program opisuje metódy a postupy, ktoré majú leteckí dopravcovia dodržiavať, aby dosiahli súlad s týmto nariadením a s vnútroštátnym programom bezpečnostnej ochrany civilného letectva členského štátu, z ktorého poskytujú svoje služby.

   Program taktiež opisuje ako letecký dopravca monitoruje súlad s týmito metódami a postupmi.

2. Program bezpečnostnej ochrany leteckých dopravcov sa na žiadosť predloží vnútroštátnemu orgánu.

Článok 12

Program bezpečnostnej ochrany subjektu uplatňujúceho bezpečnostné normy civilného letectva

1. Každý subjekt uplatňujúci bezpečnostné normy civilného letectva navrhne, uplatňuje a dodržiava program bezpečnostnej ochrany.

   Tento program opisuje metódy a postupy, ktoré má subjekt dodržiavať, aby dosiahol súlad s týmto nariadením a s vnútroštátnym program bezpečnostnej ochrany civilného letectva členského štátu, v ktorom sa nachádza.

   Program taktiež opisuje ako subjekt monitoruje súlad s týmito metódami a postupmi.

2. Program bezpečnostnej ochrany subjektu uplatňujúceho normy bezpečnostnej ochrany civilného letectva sa na žiadosť predloží vnútroštátnemu orgánu.

Článok 13

Vnútroštátny program kontroly kvality

1. Každý členský štát navrhne, uplatňuje a zabezpečí implementáciu vnútroštátneho programu kontroly kvality.

   Tento program umožní členskému štátu skontrolovať kvalitu bezpečnostnej ochrany civilného letectva, s cieľom monitorovať súlad s týmto nariadením a s vnútroštátnym programom bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

2. Špecifikácie vnútroštátneho programu kontroly kvality sa prijmú v súlade s postupom uvedeným v článku 16 ods. 2.

   Program umožní rýchlu detekciu a nápravu nedostatkov. Taktiež stanovuje, že všetky letiská, leteckí prevádzkovatelia a iné subjekty, ktorí sú zodpovední za uplatňovanie bezpečnostných noriem na území príslušného členského štátu sú pravidelne monitorovaní alebo pod dohľadom vnútroštátneho orgánu.

Článok 14

Kontroly Komisie

1. Komisia konajúc v spolupráci s vnútroštátnym orgánom vykoná kontroly – vrátane kontrol letísk, prevádzkovateľov letísk a subjektov uplatňujúcich bezpečnostné

normy – s cieľom monitorovať uplatňovanie tohto nariadenia členskými štátmi a zistiť slabé miesta v bezpečnostnej ochrane civilného letectva. Vnútroštátny orgán na tento účel písomne oznámi Komisii zoznam všetkých letísk na svojom území, ktoré poskytujú civilné letecké služby iné ako tie, ktoré sú zahrnuté v treťom pododseku článku 4 ods. 2.

Postupy pre vykonávanie takýchto kontrol sa prijímajú v súlade s postupom uvedeným v článku 16 ods. 2.

2. Kontroly Komisie letísk, leteckých prevádzkovateľov a iných subjektov uplatňujúcich bezpečnostné normy civilného letectva sú neohlásené.

3. Každá správa o kontrole Komisie sa oznámi vnútroštátneho orgánu príslušného členského štátu, ktorý vo svojej odpovedi stanoví opatrenia prijaté na odstránenie akýchkoľvek zistených nedostatkov.

Správa spolu s odpoveďou vnútroštátneho orgánu sa následne oznámi všetkým ostatným vnútroštátnym orgánom.

Článok 15
Šírenie informácií

Tieto dokumenty sa považujú za „utajované dokumenty EÚ“ na účely rozhodnutia 2001/844/ES, ESUO, Euratom a nesmú byť umiestnené na verejnej doméne:

a) opatrenia a postupy ako je uvedené v článku 4 ods. 2 ak obsahujú dôverné informácie o bezpečnosti,

b) správy z kontrol Komisie a odpovede vnútroštátnych orgánov, ako je uvedené v článku 14 ods. 3.

Článok 16
Výbor

1. Komisii pomáha výbor (ďalej len „výbor“).

2. V prípade odkazu na tento odsek sa uplatňujú články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES, so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Obdobie uvedené v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES sa stanovuje na 1 mesiac.

3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.

Článok 17
Tretie krajiny

Dohody, ktoré uznávajú, že bezpečnostné normy uplatňované v tretej krajine sú rovnocenné normám v Spoločenstve môžu byť medzi Spoločenstvom a treťou krajinou uzavreté v súlade s článkom 300 Zmluvy.

Článok 18
Pokuty

Členské štáty stanovia pravidlá o pokutách uplatniteľných pri porušení ustanovení tohto nariadenia a prijmú všetky potrebné opatrenia na ich uskutočnenie. Stanovené pokuty musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

Článok 19
Zrušenie

Nariadenie (ES) č. 2320/2002 sa zrušuje.

Článok 20
Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od […], s výnimkou článku 4 ods. 2, článku 13 ods. 2, článku 14 ods. 1 a článku 16, ktoré sa uplatňujú od dátumu nadobudnutia účinnosti.

Toto nariadenie je záväzné vo svojej celistvosti a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*

PRÍLOHA

SPOLOČNÉ NORMY OCHRANY CIVILNÉHO LETECTVA PROTI ČINOM PROTIPRÁVNEHO ZASAHOVANIA (ČLÁNOK 4)

1. BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA LETISKA

1.1 Požiadavky na projektovanie letiska

1. Pri projektovaní a stavbe nových letiskových zariadení alebo zmene už existujúcich letiskových zariadení sa musia zohľadniť požiadavky implementácie spoločných noriem stanovené v tejto prílohe a implementačné právne predpisy.

2. Na letiskách sa zriadia tieto priestory:

   a) verejná časť letiska,

   b) prevádzková časť letiska,

   c) vyhradené bezpečnostné priestory letiska a

   d) kritické časti vyhradených bezpečnostných priestorov.

1.2 Kontrola prístupu

1. Prístup do prevádzkovej časti letiska musí byť vyhradený, aby sa zabránilo prístupu nepovolaných osôb a vozidiel do týchto priestorov.

2. Prístup do vyhradených bezpečnostných priestorov letiska sa kontroluje, aby sa zabránilo prístupu nepovolaných osôb a vozidiel do týchto priestorov.

3. Prístup do prevádzkovej časti letiska môže byť osobám alebo vozidlám udelený iba vtedy, ak spĺňajú požadované bezpečnostné podmienky.

4. Člen leteckej posádky leteckého dopravcu Spoločenstva musí pred vystavením identifikačného preukazu posádky úspešne prejsť osobnou previerkou, ktorú vykonáva členský štát , ktorý vydal licenciu.

5. Zamestnanec Spoločenstva musí pred vystavením letiskového identifikačného preukazu úspešne prejsť osobnou previerkou, ktorú vykonáva členský štát, v ktorom sa letisko nachádza. Táto požiadavka sa nevzťahuje na členov posádky, ktorým bol vydaný identifikačný preukaz posádky uvedený v odseku 4.

1.3 Detekčná kontrola osôb, ktorí nepatria medzi cestujúcich, a prepravovaných položiek

1. Osoby, ktoré nepatria medzi cestujúcich spolu s prepravovateľnými položkami sú povinní pri vstupe do vyhradených bezpečnostných priestorov letiska prejsť nepretržitou detekčnou kontrolou, aby sa zabránilo prenosu zakázaných predmetov do týchto priestorov.

2. Všetky osoby, ktoré nepatria medzi cestujúcich spolu s prepravovateľnými položkami sú povinní pri vstupe do kritických častí vyhradených bezpečnostných častí letiska prejsť detekčnou kontrolou, aby sa zabránilo prenosu zakázaných predmetov do týchto priestorov.

1.4 Preverenie vozidiel

Vozidlá vstupujúce do vyhradených bezpečnostných priestorov sa preverujú, aby sa zabránilo prenosu zakázaných predmetov do týchto častí.

1.5 Dozor, hliadky a iné fyzické kontroly

Vo vyhradených bezpečnostných priestoroch a všetkých priľahlých verejných priestoroch sa vykonáva dozor, hliadky a iné fyzické kontroly s cieľom rozpoznať podozrivé správanie osôb, určiť slabé miesta, ktoré by sa mohli využiť pri čine protiprávneho zasahovania a osoby od týchto činov odradiť.

2. VYHRADENÉ LETISKOVÉ PRIESTORY

Lietadlo odstavené vo vyhradených letiskových priestoroch, na ktoré sa vzťahujú alternatívne opatrenia uvedené v treťom pododseku článku 4 ods. 2, sa oddelí od lietadiel, na ktoré sa plne uplatňujú spoločné normy stanovené v prílohe, aby sa zabránilo ohrozeniu bezpečnostných noriem uplatňujúcich sa na lietadlá, cestujúcich, batožinu a náklad.

3. BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA LIETADIEL

1. Ak cestujúci vystupujú z lietadla, lietadlo musí pred odletom podstúpiť kontrolu, aby sa zabezpečilo, že na palube lietadla sa nenachádzajú zakázané predmety.

2. Každé lietadlo sa musí ochrániť pred protiprávnymi činmi.

3. Každé lietadlo, v ktorom sa nezabezpečila ochrana proti protiprávnym činom, je podrobené prehliadke lietadla.

4. CESTUJÚCI A PRÍRUČNÁ BATOŽINA

4.1 Detekčná kontrola cestujúcich a príručnej batožiny

1. Všetci cestujúci, ktorí sú na začiatku letu, prestupujúci cestujúci a tranzitní cestujúci a ich príručná batožina sa podrobia detekčnej kontrole, aby sa zabránilo prenosu zakázaných predmetov do vyhradených bezpečnostných priestoroch letiska a na palubu lietadla.

2. Prestupujúci cestujúci a ich príručná batožina môžu byť oslobodení od detekčnej kontroly, ak:

   a) prichádzajú z členského štátu, v prípade, že Komisia a príslušný členský štát neposkytli informácie o tom, že títo cestujúci a ich príručná batožina sa nepovažujú za cestujúcich, ktorí sa podrobili detekčnej kontrole podľa spoločných noriem alebo

   b) prichádzajú z tretej krajiny, s ktorou má Spoločenstvo dohodu uvedenú v článku 17, ktorá uznáva, že títo cestujúci a ich príručná batožina boli podrobení detekčnej kontrole podľa bezpečnostných noriem rovnocenných s normami Spoločenstva.

3. Tranzitní cestujúci a ich príručná batožina môžu byť oslobodení od detekčnej kontroly, ak:

   a) zostanú na palube lietadla alebo

   b) sa nepomiešajú so skontrolovanými odchádzajúcimi cestujúcimi, ktorí sa podrobili detekčnej kontrole a inými ako tí, ktorí nastupujú na tú istú palubu lietadla, alebo

   c) prichádzajú z členského štátu, v prípade, že Komisia a príslušný členský štát neposkytli informácie o tom, že títo cestujúci a ich príručná batožina sa

nepovažujú za cestujúcich, ktorí sa podrobili detekčnej kontrole podľa spoločných noriem alebo

d) prichádzajú z tretej krajiny, s ktorou má Spoločenstvo dohodu uvedenú v článku 17, ktorá uznáva, že títo cestujúci a ich príručná batožina boli podrobení detekčnej kontrole podľa bezpečnostných noriem rovnocenných s normami Spoločenstva.

4.2 Ochrana cestujúcich a príručnej batožiny

1. Cestujúci a ich príručná batožina sa chránia proti protiprávnym činom od momentu, keď sa podrobili detekčnej kontrole do odletu lietadla, ktorým pocestujú.

2. Cestujúci po detekčnej kontrole a pripravení na odlet nesmú prísť do styku s cestujúcimi, ktorí docestovali, s výnimkou ak:

   a) cestujúci prichádzajú z členského štátu, v prípade, že Komisia a príslušný členský štát neposkytli informácie o tom, že títo cestujúci a ich príručná batožina sa nepovažujú za cestujúcich, ktorí sa podrobili detekčnej kontrole podľa spoločných noriem alebo

   b) cestujúci prichádzajú z tretej krajiny, s ktorou má Spoločenstvo dohodu uvedenú v článku 17, ktorá uznáva, že títo cestujúci boli podrobení detekčnej kontrole podľa bezpečnostných noriem rovnocenných s normami Spoločenstva.

4.3 Potencionálne nebezpeční cestujúci

Pred odletom lietadla sa potencionálne nebezpeční cestujúci podrobia zodpovedajúcim bezpečnostným opatreniam.

5. ZAPÍSANÁ BATOŽINA

5.1 Detekčná kontrola zapísanej batožiny

1. Všetky kusy zapísanej batožiny sa pred naložením do lietadla najprv podrobia detekčnej kontrole.

2. Zapísaná batožina môže byť oslobodená od detekčnej kontroly, ak

   a) prichádza z členského štátu, v prípade, že Komisia alebo príslušný členský štát neposkytli informácie o tom, že táto zapísaná batožina sa nepovažuje za batožinu, ktorá sa podrobila detekčnej kontrole podľa spoločných noriem alebo

   b) prichádza z tretej krajiny, s ktorou má Spoločenstvo dohodu uvedenú v článku 17, ktorá uznáva, že táto batožina sa podrobila detekčnej kontrole podľa bezpečnostných noriem rovnocenných s normami Spoločenstva.

3. Zapísaná tranzitná batožina môže byť oslobodená od detekčnej kontroly, ak zostáva na palube lietadla.

5.2 Ochrana zapísanej batožiny

Zapísaná batožina, ktorá sa má letecky prepraviť, musí byť od podrobenia detekčnej kontrole alebo po prevzatí leteckým dopravcom, podľa toho, čo sa vykoná skôr, až do odletu lietadla, ktorým sa bude prepravovať chránená pred protiprávnymi činmi.

5.3 Vyzdvihnutie batožiny cestujúcim

1. Každý kus zapísanej batožiny musí byť identifikovaný ako sprevádzaný alebo nesprevádzaný. Zapísaná batožina cestujúceho, ktorý je zapísaný na let, ale na palubu lietadla nenastúpil, sa identifikuje ako nesprevádzaná.

2. Nesprevádzaná zapísaná batožina sa neprepraví s výnimkou tých prípadov, ak bola batožina od cestujúceho oddelená spôsobom, ktorý nemohol ovplyvniť, alebo sa batožina podrobila dodatočným bezpečnostným kontrolám.

6. NÁKLAD

6.1 Bezpečnostné kontroly nákladu

1. Celý náklad sa pred naložením do lietadla podrobí bezpečnostným kontrolám. Letecký dopravca neprijme náklad na leteckú prepravu, ak oprávnený zástupca, známy odosielateľ alebo stály odosielateľ nepotvrdí a neosvedčí.

2. Náklad, ktorý je preložený na iné lietadlo sa podrobí bezpečnostným kontrolám ako je podrobne stanovené v implementačnom dokumente.

3. Tranzitný náklad môže byť oslobodený od bezpečnostných kontrol, ak zostáva na palube lietadla.

6.2 Ochrana nákladu

1. Náklad prepravovaný na palube lietadla musí byť ochránený pred protiprávnymi činmi od momentu vykonania bezpečnostných kontrol do odletu lietadla, v ktorom je náklad prepravovaný.

2. Náklad, ktorý nie je primerane ochránený pred protiprávnymi činmi po bezpečnostných kontrolách bude podrobený detekčnej kontrole.

7. POŠTA LETECKÉHO DOPRAVCU A MATERIÁLY LETECKÉHO DOPRAVCU

Pošta leteckého dopravcu a materiály leteckého dopravcu sa musia podrobiť bezpečnostným kontrolám, po ktorých sú chránené až do naloženia do lietadla, aby sa zabránilo presunu zakázaných predmetov na palubu lietadla.

8. PALUBNÉ DODÁVKY

Palubné dodávky vrátane stravy sa musia podrobiť bezpečnostným kontrolám, po ktorých sú chránené až do naloženia do lietadla, aby sa zabránilo presunu zakázaných predmetov na palubu lietadla.

9. LETISKOVÉ DODÁVKY

Dodávky určené na predaj alebo použitie vo vyhradených bezpečnostných priestoroch letísk, vrátane dodávok do obchodov bez colnej prirážky a reštaurácií, sa podrobia bezpečnostným kontrolám, aby sa zabránilo presunu zakázaných predmetov do týchto priestorov.

10. BEZPEČNOSTNÉ OPATRENIA POČAS LETU

1. Bez toho, aby boli dotknuté uplatniteľné bezpečnostné pravidlá letectva, musí sa zabrániť vstupu nepovolaných osôb počas letu do časti lietadla vyhradenej pre posádku.
2. Bez toho, aby boli dotknuté uplatniteľné bezpečnostné pravidlá letectva, potencionálne nebezpeční cestujúci sa počas letu podrobia primeraným bezpečnostným opatreniam.
3. Ak sa počas letu cestujúci pokúsi spáchať čin protiprávneho zasahovania, prijmú sa vhodné bezpečnostné opatrenia, aby sa tomuto činu zabránilo.
4. Na palube lietadla sa nesmú prepravovať zbrane, okrem prípadov keď príslušný členský štát vydal povolenie a boli splnené bezpečnostné podmienky.
5. Príslušníci bezpečnostnej ochrany počas letu môžu byť rozmiestnení na palube lietadla, ak boli splnené všetky bezpečnostné podmienky a podmienky školení a výcviku. Členské štáty si ponechávajú právo nepovoliť nasadenie príslušníkov bezpečnostnej ochrany počas letu leteckých dopravcov, ktorým udelili licenciu.
6. Odseky 1 až 5 sa uplatňujú iba na leteckých dopravcov Spoločenstva.

11. PRIJÍMANIE, ŠKOLENIE A VÝCVIK ZAMESTNANCOV

1. Osoby, ktoré implementujú alebo sú zodpovedné za implementáciu, detekčné kontroly, kontroly prístupu alebo iné bezpečnostné kontroly sa prijímajú, školia, cvičia a certifikujú tak, aby sa zabezpečilo, že sú na túto pozíciu vhodní a zodpovední za prevzatie svojich povinností, ktoré im budú zverené.
2. Osoby iné ako cestujúci, ktoré potrebujú prístup do vyhradených bezpečnostných priestorov letiska musia absolvovať bezpečnostné školenie ešte pred vydaním letiskového identifikačného preukazu alebo identifikačného preukazu posádky.
3. Školenia a výcvik uvedené v odsekoch 1 a 2 sa vykonávajú vo forme základného školenia a opakovaného školenia.
4. Školitelia zapojení do školenia a výcviku osôb uvedených v odsekoch 1 a 2 musia byť kvalifikovaní.

12. BEZPEČNOSTNÉ ZARIADENIA

Zariadenia, ktoré sa používajú pri detekčnej kontrole, kontrole prístupu a iných bezpečnostných kontrolách sú spôsobilé na vykonávanie príslušných bezpečnostných kontrol.