

Brusel 4. listopadu 2019
(OR. en)

13687/19

Interinstitucionální spis:
2019/0249 (NLE)

AVIATION 210
RELEX 986

NÁVRH

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	31. října 2019
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2019) 577 final
Předmět:	Návrh ROZHODNUTÍ RADY o postoji k revizi přílohy 17 (Ochrana před protiprávními činy) (změna č. 17) Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, který má být jménem Evropské unie zaujat v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2019) 577 final.

Příloha: COM(2019) 577 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 31.10.2019
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

**o postoji k revizi přílohy 17 (Ochrana před protiprávními činy) (změna č. 17) Úmluvy
o mezinárodním civilním letectví, který má být jménem Evropské unie zaujat
v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví**

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká rozhodnutí o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví v souvislosti se zamýšleným přijetím změny č. 17 přílohy 17 („Ochrana před protiprávními činy“) Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, která obsahuje návrhy změn standardů a doporučených postupů.

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1. Úmluva o mezinárodním civilním letectví („Chicagská úmluva“)

Cílem Chicagské úmluvy je regulovat mezinárodní leteckou dopravu. Úmluvou, která vstoupila v platnost dne 4. dubna 1947, byla zřízena Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

Stranami Chicagské úmluvy jsou všechny členské státy EU.

2.2. MEZINÁRODNÍ ORGANIZACE PRO CIVILNÍ LETECTVÍ (ICAO)

ICAO je specializovanou agenturou Organizace spojených národů. Jejím cílem je rozvíjet zásady a techniky mezinárodního leteckého provozu a podporovat plánování a rozvoj mezinárodní letecké dopravy.

Rada ICAO je stálým orgánem této organizace, jehož členy je 36 smluvních států zvolených shromážděním ICAO na dobu tří let. V období 2016–2019 zastupuje Evropskou unii v radě sedm jejích členských států.

Podle článku 54 Chicagské úmluvy je v povinné působnosti Rady ICAO přijímat mezinárodní standardy a doporučené postupy (SARP), které jsou označovány jako přílohy Chicagské úmluvy.

Rada ICAO rovněž svolává shromáždění, které je svrchovaným orgánem ICAO. Shromáždění ICAO se schází nejméně jednou za tři roky a určuje směřování politiky organizace pro nadcházející tříleté období. V pořadí 40. zasedání shromáždění ICAO se konalo ve dnech 24. září až 4. října 2019 v kanadském Montrealu.

2.3. Zamýšlený akt ICAO

V souladu s čl. 54 písm. l) Chicagské úmluvy přijímá Rada ICAO standardy a doporučené postupy. Změny přílohy 17, jež se týká ochrany před protiprávními činy, spočívají ve změně či zdokonalení několika článků a v tom, že některé doporučené postupy získají vyšší status standardu.

Dne 4. července 2019 vydala ICAO dopis č. AS8/2.1-19/48, v němž své smluvní státy informovala, že navržená změna č. 17 přílohy 17 bude předložena Radě ICAO k přijetí na jejím 218. zasedání (18.–29. listopadu 2019) a předpokládá se, že bude použitelná od července 2020. Změna obsahuje mimo jiné nová či revidovaná ustanovení týkající se: hodnocení zranitelnosti, sdílení informací mezi státy a zúčastněnými stranami, výcvikových programů a certifikačních systémů, kontroly přístupu, prověřování personálu a dalších redakčních změn. Uvedeným dopisem určeným členským státům ICAO zahájila konzultační fázi, která skončila 4. října 2019.

Změny přílohy 17 vypracoval panel ICAO pro ochranu letectví před protiprávními činy, jehož aktivními členy jsou odborníci z osmi členských států EU (Belgie, Francie, Itálie, Německo, Nizozemsko, Řecko, Spojené království a Španělsko), a následně je předložil ke schválení

217. zasedání Rady ICAO. Rada ICAO tyto změny po skončení probíhající konzultace na svém 218. zasedání pravděpodobně schválí.

Po přijetí budou zamýšlené změny závazné pro všechny členské státy ICAO, včetně všech členských států EU, a to v souladu s Chicagskou úmluvou a v rámci omezení v ní stanovených. Článek 38 Chicagské úmluvy vyžaduje, aby smluvní státy pomocí mechanismu pro oznamování rozdílů oznámily organizaci ICAO, hodlají-li se od určitého standardu odchýlit.

2.4. Právní rámec EU a navržené změny přílohy 17

1) Změna definice „ověření spolehlivosti“.

Původní znění:

Ověření spolehlivosti. Kontrola totožnosti osoby a její předcházející praxe, včetně (pokud to právní předpisy umožňují) případné dřívější trestné činnosti, v rámci posouzení způsobilosti osoby k provádění bezpečnostní kontroly nebo k přístupu bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostor.

Nové znění:

Ověření spolehlivosti. Kontrola totožnosti osoby a její předcházející praxe, včetně případné dřívější trestné činnosti a jakýchkoli jiných informací souvisejících s bezpečností, jež jsou relevantní pro posouzení způsobilosti osoby, v souladu s vnitrostátními právními předpisy.

Tento návrh řeší potřebu zahrnout do ověření spolehlivosti veškeré relevantní informace související s bezpečností. Režim EU pro ověření spolehlivosti byl posílen prostřednictvím bodu 11.1.3 přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/103 ze dne 23. ledna 2019, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1998, pokud jde o vyjasnění, harmonizaci a zjednodušení, jakož i posílení některých specifických opatření k ochraně letectví před protiprávními činy¹.

2) Vysoce rizikový náklad nebo pošta.

Původní znění:

Vysoce rizikový náklad nebo pošta. Náklad nebo pošta předložené neznámým subjektem či vykazující známky manipulace se považují za vysoce rizikové, pokud navíc splňují jedno z těchto kritérií:

- a) konkrétní zpravodajské informace naznačují, že tento náklad nebo pošta představují hrozbu pro civilní letectví; nebo
- b) tento náklad nebo pošta vykazují anomálie vyvolávající podezření; nebo
- c) povaha tohoto nákladu nebo pošty je taková, že základní bezpečnostní opatření sama o sobě pravděpodobně neodhalí zakázané předměty, jež by mohly ohrozit letadlo.

Nové znění:

Vysoce rizikový náklad nebo pošta. Náklad nebo pošta se považují za vysoce rizikové, pokud

- a) konkrétní zpravodajské informace naznačují, že tento náklad nebo pošta představují hrozbu pro civilní letectví; nebo
- b) tento náklad nebo pošta vykazují anomálie nebo známky manipulace vyvolávající podezření.

¹ Úř. věst. L 21, 24.1.2019.

Bez ohledu na to, zda náklad nebo pošta pochází od známého nebo neznámého subjektu, mohou konkrétní zpravodajské informace státu o určité zásilce vést k jejímu označení jako vysoce rizikové.

Účelem tohoto návrhu je stanovit jasnější definici vysoce rizikového nákladu nebo pošty, která je v souladu s definicí, již pro tento pojem používá Evropská unie.

3) Obecné zásady

Původní znění:

2.1 Cíle

2.1.4 Doporučení. – Každý smluvní stát by měl zajistit náležitou ochranu citlivých informací týkajících se ochrany letectví před protiprávními činy.

Nové znění:

2.1 Cíle

2.1.4 Každý smluvní stát zajistí náležitou ochranu citlivých informací týkajících se ochrany letectví před protiprávními činy.

Cílem tohoto návrhu je zajistit, aby byly zavedeny vhodné mechanismy pro ochranu citlivých informací týkajících se ochrany letectví před protiprávními činy, aby nedošlo k neoprávněnému přístupu nebo zpřístupnění, mimo jiné pokud jde o vnitřní hrozbu představovanou osobami, které získají informace týkající se ochrany letectví před protiprávními činy, k nimž nejsou oprávněny získat přístup.

Ochrana (a šíření citlivých informací týkajících se ochrany letectví před protiprávními činy) je v pravomoci členských států. Na neveřejná a utajovaná legislativní ustanovení obsažená v právních předpisech EU se v každém případě vztahuje článek 18 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002², jakož i rozhodnutí Komise (EU, Euratom) 2015/444 ze dne 15. března 2015.

4) Mezinárodní spolupráce (2.4.1, 2.4.1a)

Původní znění:

2.4 Mezinárodní spolupráce

2.4.1 Každý smluvní stát zajistí, je-li to proveditelné, aby bylo vyhověno žádostem jiných smluvních států o další bezpečnostní opatření ve vztahu ke konkrétnímu letu či letům provozovatelů těchto jiných států. Dožadující stát zváží alternativní opatření takového jiného státu, která jsou rovnocenná vyžádaným opatřením.

Nové znění:

2.4 Mezinárodní spolupráce

2.4.1 Každý smluvní stát požadující další bezpečnostní opatření pro konkrétní let či lety zajistí náležitou konzultaci a zváží alternativní opatření jiného státu, která jsou rovnocenná vyžádaným opatřením.

2.4.1a Každý smluvní stát zajistí, je-li to proveditelné, aby bylo vyhověno žádostem jiných smluvních států o další bezpečnostní opatření ve vztahu ke konkrétnímu letu či letům provozovatelů těchto jiných států.

² Úř. věst. L 97, 9.4.2008, s. 72.

Cílem těchto návrhů je zdůraznit význam náležité konzultace v situaci, kdy určitý stát požádá jiný stát o další bezpečnostní opatření. Stávající standard byl rozdělen do dvou standardů, aby se zvýraznily odlišné požadavky na státy, které žádají o další opatření, a hostitelské státy, které jsou příjemci těchto žádostí.

Článek 7 nařízení (ES) č. 300/2008 obsahuje ustanovení týkající se povinnosti oznámit Komisi opatření vyžadovaná třetí zemí, pokud se liší od společných základních norem. Pokud jde o mechanismus konzultace a uplatňování alternativních opatření, mohou se na ně vztahovat a upravovat je dvoustranné dohody o letecké dopravě s třetí zemí, které uzavírá EU (nebo členský stát).

5) Standard 3.1.4 o sdílení informací mezi státy a zúčastněnými stranami.

Původní znění:

3.1.4 Každý smluvní stát stanoví a provede postupy, v jejichž rámci podle potřeby, praktickým způsobem a včas sdílí se svými provozovateli letišť, provozovateli letadel, poskytovateli leteckých provozních služeb nebo jinými dotčenými subjekty relevantní informace, které jim napomáhají při účinném posuzování bezpečnostních rizik souvisejících s jejich provozem.

Nové znění:

3.1.4 Každý smluvní stát stanoví a provede postupy, v jejichž rámci podle potřeby, praktickým způsobem a včas sdílí s relevantními provozovateli letišť, provozovateli letadel, poskytovateli leteckých provozních služeb nebo jinými dotčenými subjekty relevantní informace, které jim napomáhají při účinném posuzování bezpečnostních rizik souvisejících s jejich provozem.

Cílem tohoto návrhu je vyjasnit uvedený standard tak, aby měly státy více flexibility při určování relevantních provozovatelů, jimž budou adresovat potřebné informace, které jim napomáhají při účinném posuzování bezpečnostních rizik souvisejících s jejich provozem.

Tento standard byl do právních předpisů EU zaveden prováděcím nařízením Komise (EU) 2019/1583, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti, pokud jde o opatření o kybernetické bezpečnosti³.

6) Standard 3.1.8 o vypracování a provádění programů odborné přípravy

Původní znění:

3.1.8 Každý smluvní stát zajistí vypracování a provádění programů odborné přípravy a systému certifikace instruktorů v souladu s národním bezpečnostním programem ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Nové znění:

3.1.8 Každý smluvní stát zajistí vypracování a provádění programů odborné přípravy a systému certifikace instruktorů, který zajistí, aby byli instruktoři kvalifikováni v příslušné oblasti v souladu s národním bezpečnostním programem ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

Záměrem navržené změny je soustředit se na cíl v oblasti bezpečnosti, jehož má být dosaženo, a nikoli na jednu určitou metodu. Uznává se tak, že v centru pozornosti by měly být „výsledky“ odborné přípravy zajištěné kvalifikovanými odborníky na danou oblast, kteří

³ Úř. věst. L 246, 26.9.2019, s. 15.

disponují znalostmi a pedagogickými schopnostmi, a obzvláště nezbytnými znalostmi v oblasti, jež je předmětem výuky. Certifikace nebo jiné uplatňované alternativní metody by se tedy měly zaměřovat na obě požadované složky.

Zásady, o jejichž splnění tato změna usiluje (tj. aby byli *instruktoři kvalifikováni v příslušné oblasti*), jsou součástí právních předpisů EU a jsou stanoveny prostřednictvím kapitoly 11 přílohy I nařízení (ES) č. 300/2008 a jeho prováděcích předpisů.

7) Změna statusu doporučení 3.1.11 na standard

Původní znění:

3.1.11 Doporučení. – Každý smluvní stát by měl zajistit, aby pracovníci všech subjektů zapojených do nebo odpovědných za provádění různých aspektů národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy a osoby oprávněné k přístupu bez doprovodu do neveřejného prostoru letiště procházeli pravidelnou odbornou přípravou k zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti.

Nové znění:

3.1.11 Každý smluvní stát zajistí, aby pracovníci všech subjektů zapojených do nebo odpovědných za provádění různých aspektů národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy a osoby oprávněné k přístupu bez doprovodu do neveřejného prostoru letiště procházeli základní odbornou přípravou a aktualizacím školením k zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti.

Doporučení 3.1.11 bylo povýšeno na standard, a je tak právně závazné. Každý smluvní stát zajistí, aby pracovníci všech subjektů zapojených do nebo odpovědných za provádění různých aspektů národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy a osoby oprávněné k přístupu bez doprovodu do neveřejného prostoru letiště procházeli základní odbornou přípravou a aktualizacím školením k zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti. Tímto návrhem se uznává význam odborné přípravy k zvyšování povědomí v oblasti bezpečnosti a zdůrazňuje se potřeba zajistit ji jakožto základní odbornou přípravu i aktualizací školení.

Povinnosti týkající se základní odborné přípravy a aktualizací školení jsou obsaženy v právních předpisech EU v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, konkrétně v bodech 11.4.1 a 11.4.3 přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1998.

8) 3.4 Kontrola kvality a kvalifikace

Původní znění:

3.4.1 Každý smluvní stát zajistí, aby osoby provádějící bezpečnostní kontroly procházely ověřením spolehlivosti a výběrovým řízením.

Nové znění:

3.4.1 Každý smluvní stát zajistí následující:

a) u osob provádějících bezpečnostní kontroly, osob s přístupem bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostor a osob s přístupem k citlivým informacím týkajícím se ochrany letectví před protiprávními činy se provádí ověření spolehlivosti, a to předtím, než

se ujmou uvedených povinností nebo než získají přístup k uvedeným prostorám či informacím;

b) u uvedených osob se provádí opakované ověření spolehlivosti, a to v intervalech, které stanoví příslušný orgán; a

c) osobám, které jsou v rámci ověření spolehlivosti shledány jako nevyhovující, se okamžitě odepře možnost provádět bezpečnostní kontroly, přístup bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostor a přístup k citlivým informacím týkajícím se ochrany letectví před protiprávními činy.

Cílem tohoto návrhu je vyjasnit, kdo by měl být podroben ověření spolehlivosti, kdy by se mělo ověření spolehlivosti provádět a co by se mělo stát, je-li určitá osoba v rámci ověření spolehlivosti shledána jako nevyhovující. Tento standard nyní stanoví, že je nutné provádět opakované ověření spolehlivosti, a opatření požadovaná v případě, že je určitá osoba v důsledku ověření spolehlivosti shledána jako nevyhovující pro výkon příslušných funkcí. Odkaz na „výběrová řízení“ byl začleněn do bodu 3.4.2.

Všechny zásady jsou již obsaženy v právních předpisech EU v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, konkrétně v bodech 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1, 11.5.1 a 11.6.3.5 písm. a) přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1998 ve znění nařízení 2019/103 ze dne 23. ledna 2019.

Tento návrh doplňuje změnu standardu 3.4.1. Původní standard 3.4.1 obsahoval odkaz na ověření spolehlivosti i na výběrová řízení. Jelikož návrh standardu 3.4.1 nyní zahrnuje další prvky týkající se rozsahu a pravidelnosti ověření spolehlivosti, tento návrh doplňuje prvek týkající se výběrových řízení.

Kritéria pro výběr pracovníků provádějících bezpečnostní kontroly a související úkoly jsou obsažena v právních předpisech EU v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, konkrétně v bodech 11.1.6, 11.1.7 a 11.1.8 přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1998.

9) Změna statusu doporučení 3.4.9 na standard

Původní znění:

3.4.9 Doporučení. – Každý smluvní stát by měl zajistit, aby každý subjekt odpovědný za provádění příslušných součástí národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy pravidelně ověřoval, že je provádění bezpečnostních opatření zadaných externím poskytovatelům služeb v souladu s bezpečnostním programem daného subjektu.

Nové znění:

3.4.9 Každý smluvní stát zajistí, aby každý subjekt odpovědný za provádění příslušných součástí národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy pravidelně ověřoval, že je provádění bezpečnostních opatření zadaných externím poskytovatelům služeb v souladu s bezpečnostním programem daného subjektu.

Toto doporučení bylo povýšeno na právně závazný standard. Cílem tohoto návrhu je zajistit, aby externí poskytovatelé služeb dodržovali právní předpisy příslušného státu v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, a řešit tak problém vnitřní hrozby, kterou mohou externí poskytovatelé služeb představovat.

Politika EU v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy, obsažená v nařízení (ES) č. 300/2008, stanoví následující:

- Každý členský stát vypracuje, uplatňuje a zachovává národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy, v němž vymezí odpovědnost za provádění společných základních norem a popíše opatření, která se od provozovatelů a subjektů za tímto účelem vyžadují.
- Provozovatelé, dopravci a subjekty, na něž se vztahuje národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy, mají povinnost vypracovat, uplatňovat a zachovávat bezpečnostní program v souladu s ustanoveními národního programu.
- Tento program popíše metody a postupy, jimiž se daný provozovatel, dopravce či subjekt řídí, aby splnil požadavky právních předpisů a samotného bezpečnostního programu, včetně vnitřního řízení kvality.
- Očekává se, že bezpečnostní opatření a operace zajišťované externími poskytovateli služeb budou zahrnuty v bezpečnostním programu výše uvedeného provozovatele, dopravce či subjektu, jenž si zachovává odpovědnost za uvedená opatření a operace, ledaže je externí poskytovatel služeb sám regulovaným či schváleným subjektem pro činnosti, které poskytuje, a má tak povinnost vypracovat vlastní bezpečnostní program.

Tento standard je zahrnut v právních předpisech EU, konkrétně v ustanoveních čl. 10 odst. 1, čl. 12 odst. 1, čl. 13 odst. 1 a čl. 14 odst. 1 nařízení (ES) č. 300/2008 a v bodech 1.0.1, 3.0.1, 4.0.1, 5.0.1, 6.0.1, 7.0, 8.0.1, 9.0.1, 11.0.1 a 12.0.1 přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1998. Další ustanovení obsahují body 6.3.1.1, 6.3.1.2 písm. a), 6.4.1.2, 6.6.1.1 písm. c), 6.8.5.1 písm. a), 6-E, 8.1.3.2 písm. a), 8.1.4.1, 8.1.4.2, 8.1.4.3, 8.1.4.5, 8.1.4.6, 8.1.5.2, 9.1.3.1, 9.1.3.2, 9.1.3.3, 9.1.3.5, 9.1.3.6 a 9.1.4.2 přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1998.

10) Změna statusu doporučení 4.1.2 na standard

Původní znění:

4.1.2 Doporučení. Každý smluvní stát by měl prosazovat uplatňování náhodných a nepředvídatelných bezpečnostních opatření. Nepředvídatelnost by mohla přispět k odrazujícímu účinku bezpečnostních opatření.

Nové znění:

4.1.2 Každý smluvní stát zajistí vhodné využití náhodnosti a nepředvídatelnosti při provádění bezpečnostních opatření.

Doporučení 4.1.2 o využití náhodnosti a nepředvídatelnosti bylo povýšeno na právně závazný standard. Bezpečnostní cíl sledovaný novým standardem 4.1.2, totiž zdokonalení opatření zmírňujících rizika vnitřní hrozby, je v souladu s politikou Evropské unie v těchto oblastech:

- detekční kontrola osob jiných než cestujících a detekční kontrola jejich vnášených předmětů;
- detekční kontrola vozidel;
- detekční kontrola a hlídkování ve veřejném i neveřejném prostoru letiště / vyhrazeném bezpečnostním prostoru a související opatření
- detekční kontrola zásob

Tato zásada je zahrnuta v právních předpisech EU, konkrétně v bodech 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 a 9.1.5 přílohy prováděcího rozhodnutí Komise C(2015) 8005.

11) 4.2.3 Opatření týkající se kontroly přístupu

Původní znění:

4.2.3 Každý smluvní stát zajistí, aby byly stanoveny identifikační systémy pro osoby a vozidla, aby se zamezilo neoprávněnému přístupu do neveřejného prostoru letiště a vyhrazeného bezpečnostního prostoru. Před povolením přístupu do neveřejného prostoru letiště a vyhrazeného bezpečnostního prostoru dochází na určených kontrolních stanovištích k ověření totožnosti.

Nové znění:

4.2.3 Každý smluvní stát zajistí, aby byly stanoveny a zavedeny identifikační systémy pro osoby a vozidla, aby se zamezilo neoprávněnému přístupu do neveřejného prostoru letiště a vyhrazeného bezpečnostního prostoru. Přístup se umožní pouze osobám s provozní potřebou nebo jiným oprávněným důvodem. Před povolením přístupu do neveřejného prostoru letiště a vyhrazeného bezpečnostního prostoru dochází na určených kontrolních stanovištích k ověření totožnosti a oprávnění.

Účelem standardu 4.2.3 „Opatření týkající se kontroly přístupu“ je posílit opatření týkající se kontroly přístupu do vyhrazených bezpečnostních prostor tím, že se zavede omezení umožňující přístup pouze osobám s provozní potřebou nebo jiným oprávněným důvodem k pobytu v uvedených prostorách a rozšířením ověřování v přístupových bodech vedle totožnosti také na oprávnění.

V souladu s právními předpisy EU lze přístup osob a vozidel do vyhrazených bezpečnostních prostor povolit, pouze existuje-li oprávněný důvod. Předtím, než je určité osobě povolen přístup, dojde ke kontrole letištního identifikačního průkazu, aby bylo zajištěno, že je platný a odpovídá držiteli. Předtím, než je určitému vozidlu povolen přístup, dojde ke kontrole povolení vjezdu, aby bylo zajištěno, že je platné a odpovídá vozidlu. V právních předpisech EU se tyto zásady odrážejí v bodech 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6 a 1.2.6.1 přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1998.

12) Standard 4.2.6 („Stoprocentní detekční kontrola osob jiných než cestujících“)

Původní znění:

4.2.6 Každý smluvní stát zavede opatření zajišťující, že osoby jiné než cestující spolu se vnášenými předměty budou před vstupem do vyhrazených bezpečnostních prostor letiště, které slouží mezinárodnímu civilnímu leteckému provozu, podrobeny detekční a bezpečnostní kontrole.

Nové znění:

4.2.6 Každý smluvní stát zavede opatření zajišťující, že osoby jiné než cestující spolu se vnášenými předměty budou před vstupem do vyhrazených bezpečnostních prostor letiště podrobeny detekční kontrole.

Cílem tohoto návrhu je odstranit dvojznačnost a vyjasnit, že před vstupem do vyhrazeného bezpečnostního prostoru musí být detekční kontrole podrobeny všechny osoby jiné než cestující, aby se zamezilo vnitřní hrozbě.

Právní předpisy EU jsou s novou formulací standardu 4.2.6 plně v souladu, konkrétně prostřednictvím bodů 1.3 přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1998 i přílohy prováděcího rozhodnutí Komise C(2015) 8005.

13) Nový standard 4.2.6a – schopnost odhalovat výbušniny

Za znění standardu 4.2.6 se doplňuje nové znění, jež zní:

4.2.6a Každý smluvní stát zajistí používání vhodných detekčních metod, jež jsou schopny odhalit přítomnost výbušnin a výbušných zařízení, které osoby jiné než cestující přepravují na sobě nebo ve svých přepravovaných předmětech. Nejsou-li tyto metody používány nepřetržitě, musí se používat nepředvídatelně.

Tento návrh uznává, že zmírňování vnitřní hrozby vyžaduje vyvážený a koordinovaný přístup mezi postupy ověření spolehlivosti a opatřeními fyzické bezpečnosti, a řeší potřebu vhodných detekčních metod, jež jsou schopny odhalit přítomnost výbušnin rovněž na osobách jiných než cestujících.

Právní předpisy EU vyžadují, aby byla u určitého množství osob jiných než cestujících a jejich přepravovaných předmětů, a to jak těch, které spustily, tak i těch, které nespustily poplach, prováděna nepřetržitá náhodná a nepředvídatelná detekční kontrola. Bezpečnostním cílem této dodatečné detekční kontroly je odhalit výbušniny a výbušná zařízení. Tato bezpečnostní kontrola se provádí pomocí prostředků a metod, které jsou ze své povahy schopny identifikovat výbušniny (psi cvičení k zjišťování výbušnin, stopová detekce výbušnin, detekce výbušnin v obuvi a bezpečnostní skenery), nebo alternativně ruční prohlídkou. Má se za to, že aktuální metodika vyžadovaná v EU pro provádění ruční prohlídky osob a vnášených předmětů má přiměřenou schopnost odhalit výbušná zařízení skrytá na těle a ve vnášených předmětech. Ruční prohlídka navíc zvyšuje pravděpodobnost odhalení dalších nekovových (a nevýbušných) zakázaných předmětů. Uvedené požadavky byly provedeny bodem 1.3 přílohy prováděcího rozhodnutí Komise C(2015) 8005.

14) Standard 4.6.5 – odkaz na známého odesílatele v bezpečném dodavatelském řetězci

Původní znění:

4.6.5 Každý smluvní stát zajistí, aby provozovatelé nepřijímali náklad nebo poštu k přepravě v letadle provozovaném v obchodní letecké dopravě, ledaže schválený agent nebo subjekt schválený příslušným orgánem potvrdil a doložil provedení detekční kontroly nebo jiných bezpečnostních kontrol. Náklad a pošta, u nichž takové potvrzení a doložení schváleným agentem nebo subjektem schváleným příslušným orgánem nelze provést, se podrobí detekční kontrole.

Nové znění:

4.6.5 Každý smluvní stát zajistí, aby provozovatelé nepřijímali náklad nebo poštu k přepravě v letadle provozovaném v obchodní letecké dopravě, ledaže schválený agent, známý odesílatel nebo subjekt schválený příslušným orgánem potvrdil a doložil provedení detekční kontroly nebo jiných bezpečnostních kontrol. Náklad a pošta, u nichž takové potvrzení a doložení schváleným agentem, známým odesílatelem nebo subjektem schváleným příslušným orgánem nelze provést, se podrobí detekční kontrole.

Cílem tohoto návrhu je sladit tento standard se standardem 4.6.2 a zajistit, aby oba standardy jasně odkazovaly na známé odesílatele jako subjekty v bezpečném dodavatelském řetězci.

Právní předpisy EU jsou s novou formulací standardu 4.6.5 plně v souladu, konkrétně prostřednictvím bodu 6.1.1 přílohy nařízení (ES) č. 300/2008 a bodu 6.1.1 přílohy prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1998.

3. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM UNIE

Předmět zamýšleného aktu se týká oblasti, v níž má Unie na základě poslední části čl. 3 odst. 2 SFEU výlučnou vnější pravomoc, jelikož zamýšlený akt může „ovlivnit společná

pravidla či změnit jejich působnost“, konkrétně právní rámec EU v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy uvedený níže. Je proto nezbytné stanovit postoj Unie.

V této souvislosti je důležité poukázat na to, že změna č. 17 přílohy 17, jež byla představena smluvním státům ICAO a předložena ke schválení Radě ICAO na jejím 218. zasedání, (již) je plně zohledněna v právních předpisech EU v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy. Je nicméně žádoucí, aby byly tyto posílené standardy uplatňovány po celém světě.

Postoj Unie má být definován v souladu s použitelným právním rámcem EU v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, konkrétně s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 ze dne 11. března 2008 o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví před protiprávními činy a o zrušení nařízení (ES) č. 2320/2002, jakož i s prováděcím nařízením (EU) 2015/1998 ze dne 5. listopadu 2015, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti.

3.1. Procesněprávní základ

3.1.1. Zásady

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) zavádí rozhodnutí, kterými se stanoví „*postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody*“.

Ustanovení čl. 218 odst. 9 SFEU se použijí bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu nebo stranou dotyčné dohody⁴.

Pojem „*akty s právními účinky*“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, kterým se řídí dotyčný orgán. Zahrnuje rovněž nástroje, které podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale mohou „*rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem Unie*“⁵.

3.1.2. Uplatnění v tomto konkrétním případě

ICAO je orgán zřízený dohodou, konkrétně Chicagskou úmluvou.

Veškeré změny přílohy 17 Chicagské úmluvy budou představovat akt s právními účinky.

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 218 odst. 9 SFEU.

3.2. Hmotněprávní základ

3.2.1. Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 SFEU závisí v první řadě na cíli a obsahu zamýšleného aktu, k němuž se zaujímá postoj jménem Unie.

3.2.2. Uplatnění v tomto konkrétním případě

Zamýšlený akt sleduje cíle v oblasti politiky ochrany letectví před protiprávními činy. Jeho složky byly přijaty mezinárodní organizací, která ovlivňuje politiku EU v uvedené oblasti.

Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí by tudíž měl být čl. 100 odst. 2 SFEU.

⁴ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

⁵ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

3.3. Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí by měl být čl. 100 odst. 2 SFEU ve spojení s čl. 218 odst. 9 SFEU.

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji k revizi přílohy 17 (Ochrana před protiprávními činy) (změna č. 17) Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, který má být jménem Evropské unie zaujat v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Úmluva o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“), jejímž cílem je regulovat mezinárodní leteckou dopravu, vstoupila v platnost dne 4. dubna 1947. Zřídila Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO).
- (2) Členské státy Unie jsou smluvními státy Chicagské úmluvy a členy ICAO, zatímco Unie má status pozorovatele v některých orgánech ICAO, včetně shromáždění a dalších technických orgánů.
- (3) Podle čl. 54 bodu 1 Chicagské úmluvy může Rada ICAO přijímat mezinárodní standardy a doporučené postupy.
- (4) Dne 4. července 2019 vydala ICAO dopis č. AS8/2.1-19/48, v němž své smluvní státy informovala, že navržená změna č. 17 přílohy 17 bude předložena Radě ICAO k přijetí na jejím 218. zasedání (18.–29. listopadu 2019) a předpokládá se, že bude použitelná od července 2020. Změna obsahuje mimo jiné nová či revidovaná ustanovení týkající se: hodnocení zranitelnosti, sdílení informací mezi státy a zúčastněnými stranami, výcvikových programů a certifikačních systémů, kontroly přístupu, prověřování personálu a dalších redakčních změn. Uvedeným dopisem určeným členským státům ICAO zahájila konzultační fázi, která skončila 4. října 2019.
- (5) Změny přílohy 17 vypracoval panel ICAO pro ochranu letectví před protiprávními činy, jehož aktivními členy jsou odborníci z osmi členských států, a následně je předložil ke schválení 217. zasedání Rady ICAO. Rada ICAO tyto změny po provedení konzultace na svém 218. zasedání pravděpodobně schválí.
- (6) Po přijetí budou zamýšlené změny závazné pro všechny členské státy ICAO, včetně všech členských států EU, a to v souladu s Chicagskou úmluvou a v rámci omezení v ní stanovených. Článek 38 Chicagské úmluvy vyžaduje, aby smluvní státy pomocí mechanismu pro oznamování rozdílů oznámily organizaci ICAO, hodlají-li se od určitého standardu odchýlit,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, který má být jménem Unie zaujat v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví, pokud jde o změnu č. 17 přílohy 17 („Ochrana před protiprávními činy“) Chicagské úmluvy, je uveden v příloze.

Článek 2

Postoj uvedený v článku 1 vyjádří členské státy Unie, jež jsou členy Mezinárodní organizace pro civilní letectví, jednající společně.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*