

V Bruseli 4. novembra 2019
(OR. en)

13687/19

**Medziinštitucionálny spis:
2019/0249(NLE)**

**AVIATION 210
RELEX 986**

NÁVRH

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	31. októbra 2019
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2019) 577 final
Predmet:	Návrh ROZHODNUTIA RADY o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Medzinárodnej organizácii civilného letectva, pokiaľ ide o revíziu prílohy 17 („Bezpečnostná ochrana“) (pozmeňujúci návrh 17) k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2019) 577 final.

Príloha: COM(2019) 577 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 31. 10. 2019
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

**o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Medzinárodnej organizácii
civilného letectva, pokiaľ ide o revíziu prílohy 17 („Bezpečnostná ochrana“)
(pozmeňujúci návrh 17) k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve**

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v orgánoch Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) v súvislosti s plánovaným prijatím zmeny 17 prílohy 17 („Bezpečnostná ochrana“) k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve s cieľom stanoviť nové štandardy a odporúčania.

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve („Chicagsky dohovor“)

Cieľom Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagsky dohovor“) je regulovať medzinárodnú leteckú dopravu. Dohovor nadobudol platnosť 4. apríla 1947 a zriadila sa ním Medzinárodná organizácia civilného letectva.

Všetky členské štáty EÚ sú zmluvnými stranami Chicagskeho dohovoru.

2.2. Medzinárodná organizácia civilného letectva („ICAO“)

Medzinárodná organizácia civilného letectva (ďalej len „ICAO“) je špecializovanou agentúrou Organizácie Spojených národov. K jej cieľom patrí rozvíjať zásady a techniky medzinárodnej letovej navigácie a podporovať plánovanie a rozvoj medzinárodnej leteckej dopravy.

Rada ICAO je stálym orgánom ICAO, ktorého členmi je 36 zmluvných štátov zvolených zhromaždením ICAO na obdobie troch rokov. V období 2016 – 2019 je v Rade ICAO zastúpených sedem členských štátov EÚ.

Podľa článku 54 Chicagskeho dohovoru patrí k povinným funkciám Rady ICAO prijímanie medzinárodných štandardov a odporúčaní v podobe príloh k Chicagskemu dohovoru.

Rada ICAO takisto zvoláva zhromaždenie, ktoré je zvrchovaným orgánom organizácie ICAO. Zhromaždenie ICAO zasadá aspoň raz za tri roky a stanovuje politické smerovanie organizácie na nadchádzajúce trojročné obdobie. Štyridsiate zasadnutie zhromaždenia ICAO sa uskutočnilo 24. septembra až 4. októbra v kanadskom Montreale.

2.3. Plánovaný akt ICAO

V súlade s článkom 54 písm. 1) Chicagskeho dohovoru Rada ICAO prijíma štandardy a odporúčania. Štandardy a odporúčania, ktorými sa mení príloha 17 o bezpečnostnej ochrane, pozostávajú z niekoľkých článkov, ktoré sa majú zmeniť, vylepšiť alebo povýšiť z odporúčaných postupov na štandardy.

Organizácia ICAO vydala 4. júla 2019 úradný list č. AS8/2.1-19/48, v ktorom informovala zmluvné štáty, že navrhovaná zmena 17 prílohy 17 bude predložená Rade na prijatie na jej 218. zasadnutí (18. až 29. novembra 2019), pričom do platnosti má vstúpiť v júli 2020. Zmena okrem iného zahŕňa nové a/alebo revidované ustanovenia o posudzovaní zraniteľnosti, výmene informácií medzi štátmi a zainteresovanými stranami, výcvikových programoch a systémoch certifikácií, kontrole vstupu, previerke zamestnancov, ako aj ďalšie redakčné zmeny. Týmto úradným listom organizácia ICAO začala svoju fázu konzultácií, ktorá sa skončí 4. októbra 2019.

Zmeny v prílohe 17 pripravilo fórum ICAO o bezpečnostnej ochrane letectva, ktorého aktívnymi členmi sú odborníci z ôsmich členských štátov EÚ (Belgicko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Nemecko, Spojené kráľovstvo, Španielsko a Taliansko), ktoré ich následne

predložilo na schválenie Rade ICAO na jej 217. zasadnutí. Rada ICAO po prebiehajúcich konzultáciách s najväčšou pravdepodobnosťou tieto zmeny schváli na svojom 218. zasadnutí.

Plánované zmeny budú po prijatí záväzné pre všetky štáty ICAO vrátane všetkých členských štátov EÚ v súlade s obmedzeniami stanovenými v Chicagskom dohovore a v rámci nich. V článku 38 Chicagskeho dohovoru sa od zmluvných štátov vyžaduje, aby v rámci mechanizmu oznamovania odchýlok organizácii ICAO oznámili, ak majú v úmysle odchýliť sa od štandardu.

2.4. Právny rámec EÚ a navrhované zmeny v prílohe 17

1. Zmena vo vymedzení previerky osoby.

Pôvodný text:

Previerka osoby. Overenie totožnosti osoby a jej predchádzajúcich skúseností a tam, kde je to právne prípustné, aj akejkolvek trestnej minulosti ako súčasť hodnotenia vhodnosti osoby pre vykonávanie bezpečnostnej kontroly a/alebo pre nesprevádzaný prístup k vyhradeným bezpečnostným priestorom.

Nové znenie:

Previerka osoby. Overenie totožnosti osoby a jej predchádzajúcich skúseností vrátane trestnej minulosti a akýchkoľvek iných informácií týkajúcich sa bezpečnosti, ktoré sú relevantné pre hodnotenie vhodnosti osoby v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi.

Tento návrh sa zameriava na potrebu zahrnúť do previerok osôb všetky relevantné informácie o bezpečnosti. Európsky režim previerok osôb sa posilnil prostredníctvom bodu 11.1.3 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/103 z 23. januára 2019, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2015/1998, pokiaľ ide o objasnenie, harmonizáciu, zjednodušenie a posilnenie určitých špecifických opatrení bezpečnostnej ochrany letectva¹.

2. Vysokorizikový náklad alebo poštové zásielky.

Pôvodný text:

Vysokorizikový náklad alebo poštové zásielky. Náklad alebo poštové zásielky predložené neznámym subjektom alebo vykazujúce znaky neoprávnenej manipulácie sa považujú za vysokorizikové v prípade, ak spĺňajú aspoň jedno z nasledujúcich kritérií:

- a) konkrétna spravodajská služba oznámi, že náklad alebo poštové zásielky predstavujú hrozbu pre civilné letectvo, alebo
- b) náklad alebo poštové zásielky vykazujú anomálie vyvolávajúce podozrenie alebo
- c) povaha nákladu alebo poštových zásielok je taká, že samostatné základné bezpečnostné opatrenia sú pravdepodobne nedostatočné na odhalenie zakázaných položiek, ktoré môžu ohroziť lietadlo.

Nové znenie:

Vysokorizikový náklad alebo poštové zásielky. Náklad alebo poštové zásielky sa považujú za vysokorizikové v prípade, ak:

- a) konkrétna spravodajská služba oznámi, že náklad alebo poštové zásielky predstavujú hrozbu pre civilné letectvo, alebo
- b) náklad alebo poštové zásielky vykazujú anomálie alebo znaky neoprávnenej manipulácie, ktoré vyvolávajú podozrenie.

¹ Ú. v. EÚ L 21, 24.1.2019.

Bez ohľadu na to, či náklad alebo poštová zásielka pochádza od známeho alebo neznámeho subjektu, konkrétna spravodajská služba štátu môže takúto zásielku označiť za vysokorizikovú.

Cieľom tohto návrhu je poskytnúť jasnejšiu definíciu vysokorizikového nákladu alebo poštovej zásielky a dodržiavať súlad s definíciou Európskej únie.

3. Všeobecné zásady

Pôvodný text:

2.1. Ciele

2.1.4. *Odporúčanie.* – *Každý zmluvný štát by mal zabezpečiť primeranú ochranu citlivých informácií o bezpečnostnej ochrane letectva.*

Nové znenie:

2.1. Ciele

2.1.4. Každý zmluvný štát zabezpečí primeranú ochranu citlivých informácií o bezpečnostnej ochrane letectva.

Cieľom tohto návrhu je zaistiť zavedenie vhodných mechanizmov na ochranu citlivých informácií o bezpečnostnej ochrane letectva pred neoprávneným prístupom alebo zverejnením, a to aj v súvislosti s hrozbou zo strany zasvätených osôb v snahe získať bezpečnostné informácie, na ktoré nemajú právo na prístup.

Ochrana (a šírenie citlivých informácií o bezpečnostnej ochrane letectva) je zodpovednosťou členských štátov. Na neverejné a dôverné právne predpisy obsiahnuté v právnych predpisoch EÚ sa v každom prípade vzťahuje článok 18 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002² a rozhodnutie Komisie (EÚ, Euratom) 2015/444 z 15. marca 2015.

4. Medzinárodná spolupráca (body 2.4.1, 2.4.1a)

Pôvodný text:

2.4. Medzinárodná spolupráca

2.4.1. Každý zmluvný štát zabezpečí, aby sa požiadavkám iných zmluvných štátov na zabezpečenie dodatočných bezpečnostných opatrení s ohľadom na konkrétny let (konkrétne lety) prevádzkovateľov lietadiel týchto štátov vyhovel v maximálnom možnom rozsahu. Žiadajúci štát zváži alternatívne opatrenia týchto štátov, ktoré sú rovnocenné s požadovanými opatreniami.

Nové znenie:

2.4. Medzinárodná spolupráca

2.4.1. Každý zmluvný štát, ktorý žiada dodatočné bezpečnostné opatrenia s ohľadom na konkrétny let (konkrétne lety), zabezpečí náležité konzultácie a zváži alternatívne opatrenia iného štátu, ktoré sú rovnocenné s požadovanými opatreniami.

2.4.1a. Každý zmluvný štát zabezpečí, aby sa požiadavkám iných zmluvných štátov na zabezpečenie dodatočných bezpečnostných opatrení s ohľadom na konkrétny let (konkrétne lety) prevádzkovateľov lietadiel týchto štátov vyhovel v maximálnom možnom rozsahu.

² Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72.

Cieľom týchto návrhov je zdôrazniť význam náležitých konzultácií v prípade, keď štát žiada o zabezpečenie dodatočných bezpečnostných opatrení iný štát. Existujúci štandard bol rozdelený do dvoch štandardov s cieľom zdôrazniť odlišné požiadavky pre štáty žiadajúce o zabezpečenie dodatočných opatrení a pre hostiteľské štáty prijímajúce takéto žiadosti.

V článku 7 nariadenia (ES) č. 300/2008 sa stanovujú ustanovenia týkajúce sa oznamovania opatrení požadovaných treťou krajinou Komisi v prípade, že sa tieto opatrenia líšia od spoločných základných noriem. Mechanizmus konzultácií a uplatňovanie alternatívnych opatrení možno zahrnúť a regulovať v rámci dvojstranných dohôd o leteckej doprave medzi EÚ (alebo členským štátom) a treťou krajinou.

5. Štandard 3.1.4 o výmene informácií medzi štátmi a zainteresovanými stranami.

Pôvodný text:

3.1.4. Každý zmluvný štát v prípade potreby zavedie a uplatní postupy na praktickú a včasnú výmenu relevantných informácií so svojimi prevádzkovateľmi letísk, prevádzkovateľmi lietadiel, poskytovateľmi letových prevádzkových služieb alebo inými dotknutými subjektmi, ktoré im pomôžu pri vykonávaní účinného posudzovania bezpečnostných rizík týkajúcich sa ich prevádzky.

Nové znenie:

3.1.4. Každý zmluvný štát v prípade potreby zavedie a uplatní postupy na praktickú a včasnú výmenu relevantných informácií s príslušnými prevádzkovateľmi letísk, prevádzkovateľmi lietadiel, poskytovateľmi letových prevádzkových služieb alebo inými dotknutými subjektmi, ktoré im pomôžu pri vykonávaní účinného posudzovania bezpečnostných rizík týkajúcich sa ich prevádzky.

Cieľom tohto návrhu je objasniť štandard spôsobom, aby mali štáty väčšiu flexibilitu pri určovaní príslušných prevádzkovateľov, ktorým sa majú poskytnúť informácie potrebné na pomoc pri vykonávaní účinného posudzovania bezpečnostných rizík týkajúcich sa ich prevádzky.

Tento štandard bol zapracovaný do právnych predpisov platných v celej EÚ prostredníctvom vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/1583, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2015/1998 z 5. novembra 2015, ktorým sa stanovujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva, pokiaľ ide o opatrenia týkajúce sa kybernetickej bezpečnosti³.

6. Štandard 3.1.8 o vypracovaní a uplatňovaní výcvikových programov

Pôvodný text:

3.1.8. Každý zmluvný štát zabezpečí vypracovanie a uplatňovanie výcvikových programov a systémov certifikovania inštruktorov v súlade s národným programom bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

Nové znenie:

3.1.8. Každý zmluvný štát zabezpečí vypracovanie a uplatňovanie výcvikových programov a systému certifikovania, ktorý zabezpečí, že inštruktori majú kvalifikáciu v predmetných oblastiach v súlade s národným programom bezpečnostnej ochrany civilného letectva.

Cieľom navrhovanej zmeny je zamerať sa na výsledky, ktoré sa majú dosiahnuť v oblasti bezpečnostnej ochrany, a nie na konkrétnu metódu. Na základe tejto zmeny sa uznáva

³ Ú. v. EÚ L 246, 26.9.2019, s. 15.

skutočnosť, že by sa pozornosť mala upriamiť na „výsledky“ výcvikov, ktoré poskytujú kvalifikovaní odborníci v danej oblasti so znalosťami a spôsobilosťou vykonávať výcvik, a to predovšetkým so znalosťami v oblasti predmetu výcviku. Certifikácia alebo iné alternatívne uplatnené metódy by sa mali zamerať na oba požadované prvky.

Zásady požadované touto zmenou (t. j. *inštruktori s kvalifikáciou v predmetných oblastiach*) sú súčasťou právnych predpisov platných v celej EÚ a sú stanovené v kapitole 11 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 300/2008 a v jeho vykonávacích predpisoch.

7. Povýšenie odporúčania 3.1.11 na štandard

Pôvodný text:

3.1.11. Odporúčanie. – Každý zmluvný štát by mal zabezpečiť, aby zamestnanci všetkých subjektov zapojených do vykonávania rôznych aspektov národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva alebo zaň zodpovedných a osoby, ktoré majú oprávnenie na nesprevádzaný prístup k letovým častiam letiska, absolvovali pravidelný výcvik v oblasti informovanosti o bezpečnostnej ochrane.

Nové znenie:

3.1.11. Každý zmluvný štát zabezpečí, aby zamestnanci všetkých subjektov zapojených do vykonávania rôznych aspektov národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva alebo zaň zodpovedných a osoby, ktoré majú oprávnenie na nesprevádzaný prístup k letovým častiam letiska, absolvovali základný a opakovaný výcvik v oblasti informovanosti o bezpečnostnej ochrane.

Odporúčanie 3.1.11 bolo povýšené na štandard, a preto je právne záväzné. Každý zmluvný štát zabezpečí, aby zamestnanci všetkých subjektov zapojených do vykonávania rôznych aspektov národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva alebo zaň zodpovedných a osoby, ktoré majú oprávnenie na nesprevádzaný prístup k letovým častiam letiska, absolvovali pravidelný základný a opakovaný výcvik v oblasti informovanosti o bezpečnostnej ochrane. Týmto návrhom sa uznáva význam výcviku v oblasti informovanosti o bezpečnostnej ochrane, pričom sa zdôrazňuje potreba základného aj opakovaného výcviku v tejto oblasti.

Povinnosti týkajúce sa základného a opakovaného výcviku sú stanovené v právnych predpisoch v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva platných v celej EÚ, konkrétne v bodoch 11.4.1 a 11.4.3 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2015/1998.

8. 3.4. Kontrola kvality a kvalifikácia

Pôvodný text:

3.4.1. Každý zmluvný štát zabezpečí, aby sa osoby vykonávajúce bezpečnostné kontroly podrobovali previerkam a výberovým konaniam.

Nové znenie:

3.4.1. Každý zmluvný štát zabezpečí, aby:

a) sa previerky osôb, ktoré vykonávajú bezpečnostné kontroly, osôb s oprávnením na nesprevádzaný prístup k vyhradeným bezpečnostným priestorom a osôb s prístupom

k citlivým informáciám o bezpečnostnej ochrane letectva, vykonali pred začatím vykonávania týchto povinností alebo pred získaním prístupu k takýmto priestorom alebo informáciám;

b) sa u takýchto osôb vykonávali opakujúce sa previerky v intervaloch určených príslušným orgánom a aby

c) sa osobám, ktoré sú pri akejkoľvek previerke označené za nevhodné, bezodkladne odoprela spôsobilosť vykonávať bezpečnostné kontroly a zamedzil sa im nesprevádzaný prístup k vyhradeným bezpečnostným priestorom a prístup k citlivým informáciám o bezpečnostnej ochrane letectva.

Cieľom tohto návrhu je objasniť, aké osoby by sa mali podrobovať previerkam, kedy by sa mali previerky vykonávať a ako by sa malo postupovať v prípade, ak sa pri akejkoľvek previerke zistí nevhodnosť jednotlivca. Týmto štandardom sa v súčasnosti zdôrazňuje predovšetkým potreba opakovaných previerok osôb a opatrení vyžadovaných v prípade, ak sa pri previerke zistí, že daná osoba nie je vhodná na vykonávanie príslušných funkcií. Odkaz na „výberové konania“ bol začlenený do bodu 3.4.2.

Všetky zásady sú už obsiahnuté v právnych predpisoch v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva platných v celej EÚ, konkrétne v bodoch 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1, 11.5.1 a 11.6.3.5 písm. a) prílohy k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2015/1998 zmenenému nariadením 2019/103 z 23. januára 2019.

Týmto návrhom sa mení zmena štandardu 3.4.1. Pôvodný štandard 3.4.1 obsahoval odkazy na previerky osôb aj výberové konania. Keďže návrh v súvislosti s bodom 3.4.1 teraz obsahuje ďalšie prvky týkajúce sa rozsahu a správnosti previerok osôb, týmto návrhom sa pridáva prvok týkajúci sa výberových konaní.

Kritériá na výber zamestnancov vykonávajúcich bezpečnostnej kontroly a príslušných funkcií sú stanovené v právnych predpisoch v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva platných v celej EÚ, konkrétne v bodoch 11.1.6, 11.1.7 a 11.1.8 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2015/1998.

9. Povýšenie odporúčania 3.4.9 na štandard

Pôvodný text:

3.4.9. Odporúčanie. – Každý zmluvný štát by mal zabezpečiť, aby každý subjekt zodpovedný za vykonávanie relevantných prvkov národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva pravidelne overoval, či vykonávanie bezpečnostných opatrení, ktoré zabezpečujú externí poskytovatelia služieb, je v súlade s programom bezpečnostnej ochrany príslušného subjektu.

Nové znenie:

3.4.9. Každý zmluvný štát zabezpečí, aby každý subjekt zodpovedný za vykonávanie relevantných prvkov národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva pravidelne overoval, či vykonávanie bezpečnostných opatrení, ktoré zabezpečujú externí poskytovatelia služieb, je v súlade s programom bezpečnostnej ochrany príslušného subjektu.

Toto odporúčanie bolo povýšené na právne záväzný štandard. Cieľom tohto návrhu je zabezpečiť, aby externí poskytovatelia služieb konali v súlade s nariadeniami o bezpečnostnej ochrane letectva štátu, s cieľom riešiť problém vnútorných hrozieb, ku ktorým môže dôjsť v dôsledku spolupráce s externými poskytovateľmi služieb.

V súlade s politikou EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva stanovenou v nariadení (ES) č. 300/2008:

- Každý členský štát vypracuje, uplatňuje a zachováva národný program bezpečnostnej ochrany civilného letectva, v ktorom vymedzí zodpovednosti za vykonávanie spoločných základných noriem a opíše opatrenia, ktoré na tento účel požadujú prevádzkovatelia a subjekty.
- Od prevádzkovateľov, leteckých spoločností a subjektov, na ktoré sa vzťahuje národný program bezpečnostnej ochrany civilného letectva, sa vyžaduje, aby vypracovali, uplatňovali a zachovávali program bezpečnostnej ochrany v súlade s uvedenými ustanoveniami.
- V rámci tohto programu sa opíšu metódy a postupy, ktoré prevádzkovateľ, letecká spoločnosť alebo subjekt dodržiava v súlade s právnymi predpismi a samotným programom bezpečnostnej ochrany vrátane vnútorných kontrol kvality.
- Očakáva sa, že na bezpečnostné opatrenia a činnosti vykonávané externými poskytovateľmi služieb sa bude vzťahovať program bezpečnostnej ochrany uvedeného prevádzkovateľa, leteckej spoločnosti alebo subjektu, ktorý má za tieto opatrenia a činnosti zodpovednosť, pokiaľ externý poskytovateľ služieb nie je sám regulovaným alebo schváleným subjektom pre činnosti, ktoré poskytuje, v dôsledku čoho je povinný vypracovať svoj vlastný program bezpečnostnej ochrany.

Tento štandard je zahrnutý v právnych predpisoch platných pre celú EÚ, a to v článkoch 10.1, 12.1, 13.1 a 14.1 nariadenia (ES) č. 300/2008 a v bodoch 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 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2015/1998. Ďalšie ustanovenia sú uvedené v bodoch 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 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2015/1998.

10. Povýšenie odporúčania 4.1.2 na štandard

Pôvodný text:

4.1.2. Odporúčanie. Každý zmluvný štát by mal podporovať používanie náhodných a nepredvídateľných bezpečnostných opatrení. Nepredvídateľnosť by mohla prispieť k odradzujúcemu účinku bezpečnostných opatrení.

Nové znenie:

4.1.2. Každý zmluvný štát zabezpečí vhodné používanie náhodných a nepredvídateľných bezpečnostných opatrení.

Odporúčanie 4.1.2 o používaní náhodnosti a nepredvídateľnosti bolo povýšené na právne záväzný štandard. Bezpečnostný cieľ, na ktorý sa zameriava nový štandard 4.1.2 o posilnení opatrenia na zmiernenie vnútorných hrozieb, je v súlade s politikou Európskej únie v týchto oblastiach:

- detekčná kontrola osôb iných ako sú cestujúci a ich prenášaných predmetov,
- detekčná kontrola vozidiel,
- dohľad a hliadky vo verejnej aj letovej časti letiska/vo vyhradených bezpečnostných priestoroch a súvisiace opatrenia,
- detekčná kontrola zásob.

Táto zásada sa odráža v právnych predpisoch platných v celej EÚ, konkrétne v bodoch 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 a 9.1.5 prílohy k vykonávaciemu rozhodnutiu Komisie C(2015) 8005.

11. 4.2.3. Opatrenia týkajúce sa kontroly vstupu

Pôvodný text:

4.2.3. Každý zmluvný štát zabezpečí, aby boli zavedené identifikačné systémy pre osoby a vozidlá s cieľom zabrániť neoprávnenému prístupu do letových častí letiska a vyhradených bezpečnostných priestorov. Totožnosť sa overí na určených kontrolných stanoviskách pred povolením vstupu do letových častí letiska a vyhradených bezpečnostných priestorov.

Nové znenie:

4.2.3. Každý zmluvný štát zabezpečí, aby sa zaviedli a uplatňovali identifikačné systémy pre osoby a vozidlá s cieľom zabrániť neoprávnenému prístupu do letových častí letiska a vyhradených bezpečnostných priestorov. Vstup sa povolí iba osobám, v prípade ktorých si to vyžadujú prevádzkové potreby alebo osobám, ktoré naň majú iný opodstatnený dôvod. Totožnosť a autorizácia sa overia na určených kontrolných stanoviskách ešte pred povolením vstupu do letových častí letiska a vyhradených bezpečnostných priestorov.

Cieľom štandardu 4.2.3 v časti „Opatrenia týkajúce sa kontroly vstupu“ je posilniť opatrenia týkajúce sa kontroly vstupu do vyhradených bezpečnostných priestorov zavedením obmedzenia umožňujúceho vstup len osobám, v prípade ktorých si to vyžadujú prevádzkové potreby alebo osobám, ktoré naň majú iný opodstatnený dôvod, a rozšíriť rozsah overovania na prístupových miestach o autorizáciu a identifikáciu.

V súlade s právnymi predpismi platnými v celej EÚ sa vstup osôb a vjazd vozidiel do vyhradených bezpečnostných priestorov môže povoliť len v prípade, ak naň majú opodstatnený dôvod. Letiskové identifikačné preukazy sa kontrolujú predtým, ako sa osobe povolí vstup, s cieľom uistiť sa, že sú platné a zodpovedajú držiteľovi. Povolenie vjazdu sa kontroluje predtým, ako sa vozidlu povolí vjazd, s cieľom uistiť sa, že je platný a zodpovedá vozidlu. V právnych predpisoch platných pre celú EÚ sa táto skutočnosť odráža v bodoch 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6, 1.2.6.1 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2015/1998.

12. Štandard 4.2.6 („Stopercentná detekčná kontrola osôb iných ako sú cestujúci“)

Pôvodný text:

4.2.6. Každý zmluvný štát zavedie opatrenia zabezpečujúce, aby osoby iné ako cestujúci a ich prenášané predmety boli pred vstupom do vyhradených bezpečnostných priestorov letiska slúžiaceho na medzinárodnú civilnú leteckú prevádzku podrobené detekčnej kontrole a bezpečnostným kontrolám.

Nové znenie:

4.2.6. Každý zmluvný štát zabezpečí, aby osoby iné ako cestujúci a ich prenášané predmety boli pred vstupom do vyhradených bezpečnostných priestorov letiska podrobené detekčnej kontrole.

Cieľom tohto návrhu je odstrániť akékoľvek nejednoznačnosti a objasniť, že všetky osoby iné ako cestujúci musia byť podrobené detekčnej kontrole pred vstupom do vyhradeného bezpečnostného priestoru, s cieľom riešiť problém vnútornej hrozby.

Právne predpisy platné v celej EÚ sú v plnom súlade s novou formuláciou štandardu 4.2.6, konkrétne v bodoch 1.3 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2015/1998 aj prílohy k vykonávaciemu rozhodnutiu Komisie C(2015) 8005.

13. Nový štandard 4.2.6a týkajúci sa schopnosti odhaliť výbušniny

Za bodom 4.2.6 sa vkladá nové znenie takto:

4.2.6a. Každý zmluvný štát zabezpečí použitie vhodných detekčných metód, ktoré sú schopné odhaliť prítomnosť výbušnín a výbušných zariadení prepravovaných inými osobami ako cestujúci na ich telách alebo ich prenášaných predmetoch. Pokiaľ sa tieto metódy neuplatňujú nepretržite, používajú sa nepredvídateľným spôsobom.

Týmto návrhom sa uznáva, že zmiernenie vnútorných hrozieb si vyžaduje vyvážený a koordinovaný prístup medzi postupmi previerok osôb a opatreniami fyzickej bezpečnosti, pričom sa zameriava na riešenie potreby vhodných detekčných metód schopných odhaliť výbušniny aj pri iných osobách ako sú cestujúci.

V právnych predpisoch platných v celej EÚ sa vyžaduje, aby boli v prípade istého množstva osôb a ich prenášaných predmetov vykonávané dodatočné nepretržité náhodné a nepredvídateľné detekčné kontroly, a to bez ohľadu na to, či spustili alebo nespustili výstražné zariadenie. Bezpečnostným cieľom tejto dodatočnej kontroly je odhaliť výbušniny a výbušné zariadenia. Takáto detekčná kontrola sa vykonáva pomocou prostriedkov a metód, ktoré z hľadiska svojej povahy identifikujú výbušniny (psy cvičené na detekciu výbušnín, zariadenia na stopovú detekciu výbušnín, na detekciu výbušnín na obuvi a bezpečnostné skenery), alebo prípadne ručnou prehliadkou. Súčasná metodika na vykonávanie ručnej prehliadky osôb a ich prenášaných predmetov, ktorú požaduje EÚ, sa považuje za primerane schopnú odhaliť výbušné zariadenia ukryté na tele a v prenášaných predmetoch. Ručná prehliadka navyše zvyšuje pravdepodobnosť odhalenia iných nekovových (a nevýbušných) zakázaných predmetov. Toto ustanovenie bolo transponované v bode 1.3 prílohy k vykonávaciemu rozhodnutiu Komisie C(2015) 8005.

14. Štandard 4.6.5 – odkaz na známeho odosielateľa ako na subjekt v zabezpečenom dodávateľskom reťazci

Pôvodný text:

4.6.5. Každý zmluvný štát zabezpečí, aby prevádzkovatelia neprijali náklad ani poštové zásielky na prepravu v lietadle používanom v obchodnej leteckej doprave, ak nie je vykonanie detekčnej kontroly alebo iných bezpečnostných kontrol potvrdené a schválené oprávneným zástupcom alebo subjektom schváleným príslušným orgánom. Náklad a poštové zásielky, ktoré nemôžu byť potvrdené a schválené oprávneným zástupcom alebo subjektom schváleným príslušným orgánom, sa podrobia detekčnej kontrole.

Nové znenie:

4.6.5. Každý zmluvný štát zabezpečí, aby prevádzkovatelia neprijali náklad ani poštové zásielky na prepravu v lietadle používanom v obchodnej leteckej doprave, ak nie je vykonanie detekčnej kontroly alebo iných bezpečnostných kontrol potvrdené a schválené oprávneným zástupcom, známym odosielateľom alebo subjektom schváleným príslušným orgánom. Náklad a poštové zásielky, ktoré nemôžu byť potvrdené a schválené oprávneným zástupcom, známym odosielateľom alebo subjektom schváleným príslušným orgánom, sa podrobia detekčnej kontrole.

Cieľom tohto návrhu je zosúladiť tento štandard so štandardom 4.6.2 a zabezpečiť, aby oba štandardy jasne odkazovali na známych odosielateľov ako na subjekt v zabezpečenom dodávateľskom reťazci.

Právne predpisy platné v celej EÚ sú v plnom súlade s novou formuláciou štandardu 4.6.5, konkrétne s odkazom na bod 6.1.1 prílohy k nariadeniu (ES) č. 300/2008 a bod 6.1.1 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2015/1998.

3. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE

Predmet plánovaného aktu sa týka oblasti, v ktorej má Únia výlučnú vonkajšiu právomoc na základe záverečnej časti článku 3 ods. 2 ZFEÚ, keďže plánovaný akt môže ovplyvniť spoločné pravidlá legislatívy Únie alebo pozmeniť rozsah ich pôsobnosti, a to konkrétne právny rámec o bezpečnostnej ochrane letectva uvedený nižšie. Je preto potrebné stanoviť pozíciu Únie.

V tejto súvislosti je potrebné uznať, že zmena 17 prílohy 17, ktorá bola prednesená zmluvným štátom ICAO a predložená Rade ICAO na schválenie na jej 218. zasadnutí, sa (už) v plnej miere odráža v právnych predpisoch EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva. Je však žiaduce, aby sa tieto posilnené štandardy uplatňovali na globálnej úrovni.

Pozícia Únie sa má vymedziť v súlade s platným právnym rámcom EÚ o bezpečnostnej ochrane letectva, konkrétne s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva a o zrušení nariadenia (ES) č. 2320/2002, ako aj s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2015/1998 z 5. novembra 2015, ktorým sa stanovujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva.

3.1. Procesnoprávny základ

3.1.1. Zásady

V článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovujú rozhodnutia, ktorými sa určujú „*pozície, ktoré sa majú prijať v mene Únie v rámci orgánu zriadeného dohodou, keď je tento orgán vyzvaný prijať akty s právnymi účinkami s výnimkou aktov dopĺňajúcich alebo meniacich inštitucionálny rámec danej dohody*“.

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom predmetného orgánu alebo zmluvnou stranou dohody⁴.

Pojem „*akty s právnymi účinkami*“ zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán. Zahŕňa aj nástroje, ktoré nemajú záväzný účinok podľa medzinárodného práva, ale „*môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnej úpravy prijatej normotvorcom Únie*“⁵.

3.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Organizácia ICAO je orgán zriadený dohodou, konkrétne Chicagským dohovorom.

Akékoľvek pripravované zmeny prílohy 17 k Chicagskemu dohovoru budú predstavovať akt s právnymi účinkami.

Procesnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 218 ods. 9 ZFEÚ.

3.2. Hmotnoprávny základ

3.2.1. Zásady

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu plánovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa zaujíma pozícia v mene Únie.

⁴ Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

⁵ Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

3.2.2. Uplatnenie na tento prípad

Plánovaný akt sa zameriava na ciele a obsahuje prvky z oblasti politiky bezpečnostnej ochrany letectva, ktoré prijala medzinárodná organizácia ovplyvňujúca politiky EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva.

Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia by preto mal byť článok 100 ods. 2 ZFEÚ.

3.3. Záver

Právnym základom navrhovaného rozhodnutia by mal byť článok 100 ods. 2 ZFEÚ v spojení s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ.

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má zaujať v mene Európskej únie v Medzinárodnej organizácii civilného letectva, pokiaľ ide o revíziu prílohy 17 („Bezpečnostná ochrana“) (pozmeňujúci návrh 17) k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2 v spojení s článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (ďalej len „Chicagsky dohovor“), ktorého cieľom je regulovať medzinárodnú leteckú dopravu, nadobudol platnosť 4. apríla 1947. Na jeho základe sa zriadila Medzinárodná organizácia civilného letectva (ďalej len „ICAO“).
- (2) Členské štáty EÚ sú zmluvnými štátmi Chicagskeho dohovoru a členmi organizácie ICAO, zatiaľ čo Únia má status pozorovateľa v niektorých orgánoch ICAO vrátane zhromaždenia a iných technických orgánov.
- (3) Podľa článku 54 písm. 1) Chicagskeho dohovoru môže Rada ICAO prijímať medzinárodné štandardy a odporúčania.
- (4) Organizácia ICAO vydala 4. júla 2019 úradný list č. AS8/2.1-19/48, v ktorom informovala zmluvné štáty, že navrhovaná zmena 17 prílohy 17 bude predložená Rade na prijatie na jej 218. zasadnutí (18. až 29. novembra 2019), pričom do platnosti má vstúpiť v júli 2020. Zmena okrem iného zahŕňa nové a/alebo revidované ustanovenia o posudzovaní zraniteľnosti, výmene informácií medzi štátmi a zainteresovanými stranami, výcvikových programoch a systémoch certifikácií, kontrole vstupu, previerke zamestnancov, ako aj ďalšie redakčné zmeny. Týmto úradným listom organizácia ICAO začala svoju fázu konzultácií, ktorá sa skončila 4. októbra 2019.
- (5) Zmeny v prílohe 17 pripravilo fórum ICAO o bezpečnostnej ochrane letectva, ktorého aktívnymi členmi sú odborníci z ôsmich členských štátov EÚ, ktoré ich následne predložilo na schválenie Rade ICAO na jej 217. zasadnutí. Rada ICAO po konzultáciách s najväčšou pravdepodobnosťou tieto zmeny schváli na svojom 218. zasadnutí.
- (6) Plánované zmeny budú po prijatí záväzné pre všetky štáty ICAO vrátane všetkých členských štátov v súlade s obmedzeniami stanovenými v Chicagskom dohovore a v rámci nich. V článku 38 Chicagskeho dohovoru sa od zmluvných štátov vyžaduje, aby v rámci mechanizmu oznamovania odchýlok organizácii ICAO oznámili, ak majú v úmysle odchýliť sa od štandardu,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie v Medzinárodnej organizácii civilného letectva, pokiaľ ide o zmenu 17 prílohy 17 („Bezpečnostná ochrana“) k Chicagskemu dohovoru, je stanovená v prílohe.

Článok 2

Pozíciu uvedenú v článku 1 oznámia členské štáty Únie, ktoré sú členmi Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO), konajúc spoločne.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli

*Za Radu
predseda*