

Brusel 19. června 2026
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2026) 229 final
Předmět:	ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ VÝROČNÍ ZPRÁVA ZA ROK 2024 O PROVÁDĚNÍ NAŘÍZENÍ (ES) Č. 300/2008 O SPOLEČNÝCH PRAVIDLECH V OBLASTI OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2026) 229 final.

Příloha: COM(2026) 229 final



V Bruselu dne 18.5.2026
COM(2026) 229 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

**VÝROČNÍ ZPRÁVA ZA ROK 2024 O PROVÁDĚNÍ NAŘÍZENÍ (ES) Č. 300/2008 O
SPOLEČNÝCH PRAVIDLECH V OBLASTI OCHRANY CIVILNÍHO LETECTVÍ
PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY**

1. ÚVOD

Podle článku 16 nařízení (ES) č. 300/2008¹ předloží Komise každý rok zprávu Evropskému parlamentu, Radě a členským státům, v níž je informuje o uplatňování uvedeného nařízení a jeho dopadu na zlepšení ochrany letectví před protiprávními činy.

V roce 2024 útvary Komise pokračovaly v provádění opatření oznámených v pracovním dokumentu útvarů Komise „Snaha posílit politiku ochrany letectví před protiprávními činy a zvýšit její odolnost“. Fáze provádění čtrnácti stěžejních opatření uvedených v tomto dokumentu probíhala po celý rok 2024 ve spolupráci s členskými státy. Toto úsilí se zaměřilo na nový základní rámec ochrany letectví před protiprávními činy a na podporu rozvoje inovací v souladu s unijní Strategií ochrany letectví před protiprávními činy.

2. PŘÍPADY HROZEB A VÝHLEDY

Společně s příslušnými agenturami vedla Komise soustavný dialog o nově vznikajících bezpečnostních hrozbách pro letectví, včetně hrozeb hybridní povahy, s členskými státy a dalšími zúčastněnými stranami a pravidelně je sledovala, a to za účelem získání znalostí a schopností potřebných k reakci na tyto hrozby a účinného řízení rizik.

2.1 Terorismus a hybridní hrozby

Terorismus a násilný extremismus nadále představují pro Evropskou unii a její členské státy významnou hrozbu, zejména ze strany globálních sítí džihádistů, přičemž celková úroveň hrozby zůstává významná. Vnitřní a vnější události s destabilizujícím účinkem přispěly k zesílení radikalizace, zvýšení napětí a sociální polarizace, což může vést k terorismu a násilnému extremismu v celé Unii. Teroristé působí přeshraničně a využívají nové technologie a praktiky. Šíření misinformací a dezinformací online a jejich potenciál k radikalizaci zůstává klíčovým problémem. V prostředí, které je více decentralizované a nestabilní, se terorističtí a násilní extremističtí aktéři nacházející se v různých oblastech propojují a vzájemně inspirují mimo ideologii nebo skupinovou příslušnost.

Konflikty v oblasti Blízkého východu zvýšily hrozbu pro vnitřní bezpečnost EU a mají značný mobilizační a radikalizační potenciál, který by mohl aktivovat řadu nových vektorů hrozeb v celé Evropě. Konflikt výrazně zvýšil objem extremistického obsahu na internetu, včetně propagandy terorismu, antisemitského a protimuslimského obsahu a polarizujících narativů.

¹ 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. 2320/2002 (Úř. věst. L 97, 9.4.2008, s. 72).

Civilní letectví zůstává vysoce exponovaným cílem, přičemž se očekává, že hrozby a výzvy se budou vyvíjet a pravděpodobně se bude zvyšovat rozmanitost způsobů útoku. Zvláštní pozornost je třeba nadále věnovat vnitřním hrozbám a domácímu terorismu. Oblasti konfliktů budou pro teroristy i nadále prostředím, které jim umožní získat sofistikovanější vojenské vybavení.

Útočná válka Ruské federace proti Ukrajině sice dosud měla na hrozbu terorismu a násilného extremismu v EU omezený dopad, ale vedla ke zvýšení hybridní hrozby pro vnitřní bezpečnost EU, a to prostřednictvím nárůstu dezinformací, kybernetických útoků, pokusů o účelové využívání migrantů a sabotážních akcí proti kritické infrastruktuře, včetně bezpečnosti leteckého nákladu.

2.2 Incidenty v oblasti bezpečnosti leteckého nákladu

Od července 2024 docházelo k řadě protiprávních činů ohrožujících bezpečné dodavatelské řetězce (leteckého) nákladu a (letecké) pošty v Evropě. Při těchto incidentech byla použita improvizovaná zápalná zařízení (IID). Tyto incidenty zmobilizovaly vlády a odvětví na úrovni EU a na mezinárodní úrovni k tomu, aby se zamyslely nad zranitelnými místy a řešeními pro zvýšení odolnosti. Komise společně s členskými státy a zúčastněnými stranami z odvětví vypracovala soubor preventivních opatření, která přispívají ke zmírnění využívaných praktik a k posílení dodavatelského řetězce leteckého nákladu.

2.3 Kybernetická bezpečnost

S rostoucí propojeností a digitalizací civilního letectví představují kybernetické hrozby stále větší riziko pro bezpečnost, ochranu a efektivitu letectví. Kybernetické útoky zaměřené na odvětví dopravy by mohly mít potenciálně katastrofální následky a vést k výraznému narušení hospodářství. V roce 2024 bylo zaznamenáno více než 8 500 kybernetických útoků, které měly dopad na různé zúčastněné strany v oblasti letectví po celém světě. Upřednostňovanými metodami kybernetických útoků byly podvodné webové stránky, phishing a malware a útok distribuovaným odmítnutím služby (útok DDoS). Hlavními cíli byli uživatelé vzdušného prostoru, letiště a poskytovatelé letových navigačních služeb a jejich dodavatelský řetězec².

Motivace kybernetických útoků je různá. Nejčastějším důvodem je finanční zisk, jiné útoky jsou motivovány ideologií nebo působí ve prospěch nepřátelských státních aktérů.

V tomto složitém prostředí se úsilí soustředilo na rychlé a účinné provádění stávajících regulačních iniciativ a zajištění jejich plného uvedení do praxe a důsledného uplatňování.

² Zpráva EUROCONTROL/EATM-CERT 2025 o kybernetice v letectví.

3. POSOUZENÍ RIZIK

3.1 Drony

Jak je uvedeno ve „Strategii pro drony 2.0“³, Komise se zavázala zvážit, zda je nutná změna pravidel pro ochranu letectví před protiprávními, jejímž cílem je zajistit, aby letecké úřady a letiště zvýšily svou odolnost vůči rizikům, která představují nespolupracující a nepovolené drony.

Útvary Komise provedly zvláštní posouzení rizik, které bylo dokončeno v prvním čtvrtletí roku 2024 a zaměřilo se na riziko, jež představují nespolupracující a nepovolená bezpilotní letadla (UA) pro civilní letectví a letištní zařízení. Posouzení rizik se týkalo především hrozby, kterou představuje použití bezpilotních letadel pro účely terorismu. Hybridní scénáře zahrnující státní aktéry nebyly zvažovány.

Výsledek posouzení došel k závěru, že v té době nebylo riziko vystavení civilního letectví a letištních zařízení úmyslným útokům teroristů využívajících schopnosti bezpilotních letadel významné. Zbytkové riziko proto nevyžadovalo revizi stávajících pravidel v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy.

3.2 Oblasti konfliktů

V rámci systému EU pro upozornění na konfliktní oblasti pokračovala v roce 2024 pravidelná čtvrtletní společná posuzování rizik pod vedením integrované skupiny EU pro posuzování rizik v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, do níž patří členské státy EU, Zpravodajské a situační centrum EU (EU INTCEN) Evropské služby pro vnější činnost (ESVČ) a Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA). Smyslem této činnosti je včasné sdílení informací o posouzení rizik pro civilní letectví EU vznikajících v konfliktních oblastech, aby bylo možné podpořit zmírňování rizika. V naléhavých případech se konají mimořádné schůzky.

Skupina v roce 2024 uspořádala čtyři čtvrtletní zasedání a sedm naléhavých zasedání ad hoc, zejména s ohledem na konflikt na Blízkém východě a jeho dopad na civilní letectví EU. To vedlo ke zveřejnění tří informačních bulletinů o konfliktních oblastech, stažení jednoho bulletinu a rozšíření jedenácti stávajících bulletinů⁴.

Integrovaný proces posouzení rizik v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy v EU rovněž poskytuje možnost posoudit rizika a podporuje rozhodovací proces (zmírňování rizik) v oblasti bezpečnosti leteckého nákladu a norem ochrany letectví před protiprávními činy.

³ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Strategie pro drony 2.0 pro inteligentní a udržitelný ekosystém bezpilotních letadel v Evropě, COM(2022) 652 final, 29. listopadu 2022.

⁴ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>.

4. PRÁVNÍ RÁMEC A DOPLŇUJÍCÍ NÁSTROJE

4.1 Právní rámec

Civilní letectví zůstává lákavým terčem pro nepřátelské aktéry a boj proti této hrozbě si žádá provádění přiměřených ochranných opatření založených na posouzení rizik. Komise a členské státy proto opatření k zmírnění rizik neustále upravují, aby se dosáhlo co nejvyšší možné míry ochrany před protiprávními činy a současně byly minimalizovány nepříznivé dopady na provoz.

Prováděcí nařízení (EU) 2015/1998 bylo v květnu 2024 pozměněno prováděcím nařízením (EU) 2024/1255⁵. To zavedlo změny, které reagují na vyvíjející se hrozby a rizika a na nejnovější technologický vývoj. Zavedlo režim schvalování dopravců, kteří v mnoha případech zajišťují pozemní přepravu zabezpečeného leteckého nákladu a pošty jménem schválených agentů a známých odesílatelů, a dohledu nad nimi. Na seznam třetích zemí, u nichž bylo uznáno, že uplatňují bezpečnostní normy rovnocenné společným základním normám ochrany letectví před protiprávními činy, bylo přidáno jedno letiště⁶. Podruhé bylo prováděcí nařízení (EU) 2015/1998 pozměněno v červenci 2024 prováděcím nařízením (EU) 2024/2108⁷, které dočasně znovu zavedlo nižší objemový limit pro detekční kontrolu kapalin, aerosolů a gelů pomocí zařízení pro detekci výbušnin v kabinových zavazadlech (EDSCB) splňujících normu C3 a vyzvalo ke zlepšení detekčních algoritmů používaných touto technologií.

4.2 Databáze Unie pro ochranu dodavatelského řetězce

Databáze⁸ Unie pro ochranu dodavatelského řetězce je jediným právním nástrojem, do něhož lze nahlížet při přijímání zásilek od jiného schváleného agenta nebo známého odesílatele. Tato databáze obsahuje také seznam schváleného bezpečnostního vybavení v oblasti civilního letectví s označením „známka EU“.

Na konci roku 2024 obsahovala tato databáze přibližně 37 000 záznamů o schválených agentech, známých odesílatelích, známých dodavatelích letištních dodávek, nezávislých osobách ověřujících ochranu letectví, leteckých společnostech ACC3, schválených dodavatelích, schválených agentech a známých odesílatelích ze třetích zemí, bezpečnostním vybavením, letištích a uživatelích. Její dostupnost byla 99,99 %, což znamená, že v roce 2024 byla nedostupná méně než 30 minut celkem.

4.3 Analýza předběžných informací o nákladu před nakládkou (PLACI)

Hospodářské subjekty, které jsou odpovědné za vstup zásilek na celní území Unie (jako místo určení nebo místo tranzitu) ze třetích zemí leteckou cestou, musí celním orgánům

⁵ Bližší informace viz příloha 2.

⁶ Letiště Svalbard v Norském království.

⁷ Bližší informace viz příloha 2.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

EU elektronicky předkládat předběžné informace o nákladu. Tyto údaje analyzují pro účely ochrany civilního letectví před protiprávními činy celní orgány prvního místa vstupu do EU, a to pomocí nového systému kontroly při dovozu (ICS2).

Výsledky analýzy rizik PLACI mohou vést k nutnosti zavést zvláštní zmírňující opatření v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, včetně možného vydání pokynu nebo doporučení „Nenakládat“ (DNL). Ta musí zavést hospodářské subjekty zapojené do dodavatelského řetězce pro zboží dopravované do EU, a to před naložením zásilky na palubu letu směřujícího do EU.

V roce 2024 bylo podáno přibližně 141 milionů PLACI. Na jejich základě bylo vydáno přibližně 1 400 žádostí o detekční kontrolu, ale nebyly vydány žádné žádosti o nenaložení zboží (DNL). Většina z nich se týkala expresních zásilek, dále pak poštovních zásilek a všeobecného leteckého nákladu.

5. INSPEKCE A DALŠÍ ČINNOSTI V RÁMCI KONTROLY DODRŽOVÁNÍ PŘEDPISŮ

5.1 Obecně

Cílem nařízení (ES) č. 300/2008 je předcházet protiprávním činům proti civilnímu letectví za účelem ochrany osob a zboží. Uvedené nařízení vyžaduje, aby členské státy pravidelně sledovaly dodržování společných základních norem ochrany letectví před protiprávními činy ze strany letišť, leteckých dopravců i dalších subjektů a aby zajistily rychlé odhalení a nápravu nedostatků, a Komisi byla normotvůrcem svěřena úloha sledovat, zda členské státy EU/EHP⁹ tento právní požadavek účinně provádějí.

Článek 15 nařízení (ES) č. 300/2008 vyžaduje, aby Komise prováděla inspekce a případně podávala doporučení ke zlepšení ochrany letectví před protiprávními činy. Aby sledování plnilo svůj cíl, vztahuje se systém dohledu Komise na činnosti členských států při vytváření, vedení a uplatňování účinného národního bezpečnostního programu ochrany civilního letectví před protiprávními činy a účinného národního programu řízení kvality v oblasti civilního letectví.

Za tímto účelem Komise provozuje dvouúrovňový systém sledování dodržování předpisů, tj. vlastní inspekce doplněné o posouzení výročních zpráv členských států o vnitrostátních kontrolních činnostech.

Od roku 2010 se míra dodržování předpisů, kterou Komise zjistila během inspekci, stabilně pohybuje kolem 80 %. Účinné provádění některých opatření však má prostor pro zlepšení a vyžaduje pokračující úsilí zúčastněných stran v odvětví, příslušných orgánů a Komise.

⁹ Evropský hospodářský prostor: 27 členských států EU, Norsko, Island a Švýcarsko. Za provádění inspekci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy v Norsku a na Islandu odpovídá Kontrolní úřad ESVO. Inspekce v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy ve Švýcarsku provádí Komise na základě dvoustranné dohody.

5.2 Četnost a rozsah inspekcí

Komise provádí inspekce u správních orgánů členských států pro ochranu letectví před protiprávními činy (dále jen „příslušné orgány“ podle definice v článku 9 nařízení (ES) č. 300/2008) i inspekce letišť, provozovatelů a subjektů uplatňujících normy ochrany letectví před protiprávními činy.

Počet, četnost a rozsah těchto inspekcí jsou stanoveny ve strategii Generálního ředitelství pro mobilitu a dopravu (GR MOVE) pro sledování uplatňování norem EU v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy. Přihlíží se k úrovni činností v oblasti letectví v každém členském státě, reprezentativnímu vzorku druhu letištních činností, jejich úrovni provádění předpisů týkajících se ochrany letectví před protiprávními činy, výsledkům předchozích inspekcí provedených Komisí, posouzení vnitrostátních výročních zpráv o řízení kvality, bezpečnostním incidentům („protiprávním činům“), úrovni hrozby a k dalším faktorům a posouzením.

Aby se mohla Komise náležitě opětovně ujistit o úrovni dodržování předpisů ze strany členských států, používá se v oblasti kontroly víceletý přístup. Důkazy o uplatňování nařízení (ES) č. 300/2008 a prováděcích právních předpisů každým členským státem se získávají během dvouletého cyklu, a to prostřednictvím inspekce u příslušného orgánu, nebo inspekce na nejméně jednom z letišť na jeho území.

Důkazy o uplatňování společných základních norem ochrany letectví před protiprávními činy se navíc získávají během pětiletého cyklu výběrem alespoň 15 % ze všech letišť EU, která spadají do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 300/2008, včetně největšího letiště z hlediska objemu přepravy cestujících v každém členském státě. Inspekce prováděné Komisí na vybraných letištích jsou důležitým ukazatelem celkové úrovně dodržování předpisů v jednotlivých členských státech.

5.3 Postupy a metodika inspekcí

Nařízení Komise (EU) č. 72/2010¹⁰ stanoví postupy pro provádění inspekcí Komisí v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy. Toto nařízení obsahuje mimo jiné ustanovení týkající se kvalifikace a pravomocí inspektorů Komise¹¹.

Metodika používaná při provádění těchto inspekcí byla vypracována v úzké spolupráci s orgány členských států pro ochranu letectví před protiprávními činy a je založena na ověření účinného provádění bezpečnostních opatření.

¹⁰ Nařízení Komise (EU) č. 72/2010 ze dne 26. ledna 2010, kterým se stanoví postupy pro provádění inspekcí Komisí v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy (Úř. věst. L 23, 27.1.2010, s. 1).

¹¹ Viz články 4 a 5.

5.4 Inspekce prováděné Komisí

Komise měla k dispozici tým osmi inspektorů ochrany letectví před protiprávními činy pracujících na plný úvazek, jimž poskytovalo podporu přibližně 80 národních auditorů jmenovaných členskými státy, kteří jsou způsobilí k účasti na inspekcích Komise.

Zapojení národních auditorů do inspekcí Komise je přínosem také pro systém vzájemného hodnocení a umožňuje šířit v členských státech a přidružených zemích metodiku a osvědčené postupy¹².

5.4.1 Inspekce u příslušných vnitrostátních orgánů

Inspekce u příslušných orgánů mají ověřit, zda členské státy disponují potřebnými nástroji (včetně národního programu řízení kvality, zákonného oprávnění a odpovídajících zdrojů), aby mohly náležitě uplatňovat právní předpisy EU týkající se ochrany letectví před protiprávními činy.

V rámci šestého cyklu inspekcí u příslušných orgánů provedla Komise v roce 2024 pět inspekcí. Členské státy, u nichž v roce 2024 inspekce proběhla, sladily národní programy ochrany letectví před protiprávními činy s právními předpisy EU, poskytly svým příslušným orgánům nezbytné donucovací pravomoci ke sledování a prosazování všech požadavků stanovených v nařízení a jeho prováděcích aktech, zajistily, aby byl k provádění kontrol dodržování předpisů dostatek auditorů a provedly většinu požadavků na odbornou přípravu v oblasti bezpečnosti.

Při inspekcích se však ukázalo, že je třeba se ještě více věnovat těmto oblastem: aktualizaci národních bezpečnostních programů ochrany civilního letectví před protiprávními činy v souladu s legislativními změnami a jasnému vymezení odpovědnost za provádění společných základních norem; zajištění plného souladu bezpečnostních programů letišť, provozovatelů a subjektů s právními předpisy Unie a národními bezpečnostními programy ochrany civilního letectví před protiprávními činy a jejich sledování; standardizaci certifikace a recertifikace provozovatelů rentgenových zařízení na vnitrostátní úrovni; úplnému rozvoji odborné přípravy v oblasti kybernetické bezpečnosti; úplné realizaci metodiky požadované pro inspekci a prvkům, které mají být zahrnuty do podávání zpráv o vnitrostátní kontrole dodržování předpisů, a splnění požadavků týkajících se procesu podávání zpráv (např. včasné předložení zpráv a dopisů o uzavření inspekčního spisu atd.). V některých členských státech navíc nebyly některé povinnosti v plném rozsahu plněny z důvodu nevhodného rozdělení úkolů. Jednalo se o sledování letišť, leteckých dopravců a některých subjektů odpovědných za bezpečnost a jejich příslušných bezpečnostních programů. Kromě toho orgány při provádění inspekcí systematicky nepokrývaly celou škálu přímo souvisejících bezpečnostních opatření nebo neprováděly testy ve všech požadovaných oblastech. Ověřování na místě na letištích ukázala, že účinnost vnitrostátních

¹² Viz příloha 1, která obsahuje souhrn všech činností Komise a Kontrolního úřadu ESVO v oblasti kontroly dodržování předpisů, které byly provedeny v roce 2024.

kontrolních činností by se mohla ve všech členských státech, kde proběhla inspekce, ještě zlepšit.

5.4.2 Počáteční inspekce na letištích

Komise v roce 2024 uskutečnila 17 inspekci na letištích, aby ověřila, zda příslušný orgán náležitě sleduje účinné provádění opatření na ochranu letectví před protiprávními činy a dokáže rychle odhalit a napravit případné nedostatky. Veškeré nedostatky zjištěné inspektory Komise musí být odstraněny ve stanovené lhůtě. Zprávy o inspekcích jsou sdíleny se všemi členskými státy.

Po patnáctém roce provádění nařízení (ES) č. 300/2008 odrážejí výsledky inspekci úsilí vynaložené příslušnými orgány a odvětvím. Většina bezpečnostních požadavků byla řádně provedena. Inspekce však poukázaly na oblasti, které je třeba zlepšit, pokud jde o účinné provádění některých opatření, například v oblasti detekční kontroly a kontroly přístupu do vyhrazených bezpečnostních prostorů, bezpečnostních kontrol zásob a kybernetické bezpečnosti.

5.4.3 Následné kontrolní inspekce

V souladu s článkem 13 nařízení (EU) č. 72/2010 vykonává Komise rutinně omezený počet následných kontrolních inspekci. Takové inspekce se naplánují, pokud se při počáteční inspekci zjistí několik závažných nedostatků, ale plánují se i náhodně s cílem ověřit, zda příslušné orgány mají nezbytné pravomoci, aby mohly požadovat nápravu nedostatků ve stanovených lhůtách. V roce 2024 byly provedeny čtyři následné inspekce.

5.5 Posouzení výročních zpráv členských států o řízení kvality

Bod 18 přílohy nařízení (ES) č. 300/2008 vyžaduje, aby členské státy každoročně podávaly Komisi zprávu o opatřeních přijatých k plnění svých povinností a o situaci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy na svých letištích.

Posouzení těchto zpráv spolu s vlastními pravidelnými inspekcemi představuje nástroj, jehož prostřednictvím Komise podrobně sleduje provádění vnitrostátních opatření v oblasti řízení kvality. Tímto způsobem lze rychle odhalit a napravit nedostatky v jednotlivých členských státech.

Posouzení zahrnuje analýzu pravidelného sledování letišť, leteckých dopravců a dalších subjektů odpovídajících za ochranu letectví před protiprávními činy, jakož i dobu strávenou auditory v terénu, rozsah a četnost vhodné kombinace činností v rámci kontroly dodržování předpisů, vnitrostátní míry dodržování předpisů, návazné činnosti a využívání donucovacích pravomocí.

Kvalita výročních zpráv a informací poskytovaných členskými státy zůstává konstantní a v roce 2024 se podařilo dosáhnout další harmonizace.

Členským státům bylo zasláno formální komplexní hodnocení, případně i s návrhy, jak může daná země svou činnost vylepšit nebo lépe zacílit.

5.6 Hodnocení letišť ve třetích zemích

Komise provádí hodnocení v rámci ujednání o jednorázové bezpečnostní kontrole mezi EU a třetími zeměmi. Účelem je potvrdit, že provádění určitých bezpečnostních opatření je i nadále na stejné úrovni jako uplatňování právních předpisů EU v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy. V roce 2024 proběhla tři hodnocení, a to ve Spojených státech, Černé Hoře a Singapuru.

5.7 Případy podle článku 15 a soudní řízení

Jsou-li zjištěné nedostatky v provádění bezpečnostních opatření na letišti natolik závažné, že mají významný dopad na celkovou úroveň ochrany civilního letectví před protiprávními činy v Unii, uplatní Komise článek 15 nařízení (EU) č. 72/2010. To znamená, že příslušné orgány všech členských států jsou na danou situaci upozorněny a že lety z letiště, na které se vztahuje článek 15, jsou považovány za lety ze třetí země, což má za následek povinnost přijímajících letišť zavést náhradní bezpečnostní opatření ve vztahu k přilétajícím transferovým cestujícím a jejich zavazadlům, jakož i k letadlům, kterými přiletěli. V roce 2024 nebyl zahájen žádný takový případ.

Komise má rovněž možnost zahájit řízení o nesplnění povinnosti podle článku 258 Smlouvy o fungování Evropské unie, zejména v případech dlouhotrvající absence nápravných opatření nebo při opětovném výskytu nedostatků. V roce 2024 žádné takové řízení nebylo zahájeno.

6. ZASEDÁNÍ A AKCE

Komise uspořádala dne 2. května 2024 druhou konferenci o kybernetické bezpečnosti v dopravě, která se týkala všech druhů dopravy. Tato akce zhodnotila vývoj od první konference o kybernetické bezpečnosti v dopravě v roce 2019 a měla za cíl identifikovat zbývající nedostatky, podpořit výměnu postupů a nápadů mezi jednotlivými komunitami a zabývat se vyvíjejícími se kybernetickými bezpečnostními hrozbami, kterým odvětví dopravy čelí.

Komise v únoru 2024 zahájila činnost podskupiny pro kybernetickou bezpečnost v letectví, čímž zahájila strukturovanou sérii plenárních zasedání a zasedání zvláštních pracovních skupin která vychází z mandátu stanoveného pracovní skupinou pro kybernetickou bezpečnost v letectví. Cílem bylo podpořit spolupráci mezi orgány pro bezpečnost letectví, ochranu letectví před protiprávními činy a kybernetickou bezpečnost, aby se zajistil soulad mezi směrnicí NIS2¹³ a pravidly specifickými pro

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14. prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně

letectví. Dalším cílem bylo zabránit případným nedostatkům nebo duplicitám v povinnostech v oblasti kybernetické bezpečnosti a minimalizovat zbytečnou administrativní a provozní zátěž.

Komise a Úřad pro bezpečnost dopravy Spojených států (TSA) uspořádaly v listopadu 2024 ve irském Dublinu druhý summit o bezpečnosti leteckého nákladu mezi USA a EU. Tato akce poskytla příležitost identifikovat hrozby a rizika pro letecký náklad a společně zavést strategie pro jejich zmírňování.

S cílem poskytnout členským státům zpětnou vazbu z inspekci, podpořit transparentnost a harmonizovat metodiku kontroly dodržování předpisů uspořádala Komise v říjnu 2024 výroční zasedání a školení vnitrostátních inspektorů pro ochranu letectví před protiprávními činy.

7. MEZINÁRODNÍ DIALOG

7.1 Obecně

Komise nadále přispívala k ochraně letectví před protiprávními činy na celém světě prostřednictvím spolupráce s mezinárodními orgány, jako je Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a Evropská konference civilního letectví, a s klíčovými obchodními partnery a v úzké spolupráci s členskými státy s cílem zajistit koordinované postoj EU. Dialog probíhal také s některými třetími zeměmi, jako jsou USA, Kanada, Austrálie, Singapur a Spojené království.

7.2 Mezinárodní subjekty

EU se jako pozorovatel aktivně účastnila výročního zasedání panelu ICAO pro ochranu letectví před protiprávními činy (AVSECP/35), které se konalo ve dnech 22. až 26. dubna 2024, jakož i třetího zasedání panelu ICAO pro kybernetickou bezpečnost (CYSECP/3), jež se uskutečnilo ve dnech 3. až 7. června 2024.

7.3 Třetí země

Pokud jde o vztahy v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy se Spojenými státy, má skupina pro spolupráci EU a USA v oblasti ochrany dopravy před protiprávními činy za cíl posílit spolupráci v několika oblastech společného zájmu. Zajišťuje plynulé fungování ujednání o jednorázové bezpečnostní kontrole a vzájemné uznávání příslušných režimů EU a USA pro letecký náklad a poštu. Ve dnech 10.–11. září 2024 se konalo 33. zasedání skupiny.

V souladu s článkem 435 dohody o obchodu a spolupráci mezi EU a Spojeným královstvím zajišťuje spolupráce v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy

nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU) 2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (směrnice NIS 2).

mezi EU a Spojeným královstvím výměnu informací, diskusi a sdílení osvědčených postupů a rozvoj ujednání o spolupráci mezi technickými odborníky. Dne 15. května 2024 se konalo čtvrté zasedání o spolupráci v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy mezi EU a Spojeným královstvím a páté zasedání se konalo dne 31. října 2024.

V souladu s právem EU uzavřela Komise dohody o jednorázové bezpečnostní kontrole, jimiž se uznávají bezpečnostní normy uplatňované v některých třetích zemích nebo na letištích třetích zemí jako rovnocenné normám EU¹⁴. Diskuse o jednorázové bezpečnostní kontrole s Japonskem pokračovaly, avšak rozdíly mezi uplatňovanými režimy prozatím neumožňovaly v těchto ujednáních pokročit. V roce 2024 nebyla uzavřena žádná nová ujednání o jednorázové bezpečnostní kontrole.

V oblasti budování kapacit pokračoval v roce 2024 projekt ochrany civilního letectví v Africe, Asii a na Blízkém východě (CASE II), který provádí Evropská konference civilního letectví a Evropská komise jej financuje částkou 8 milionů EUR. K činnostem prováděným odborníky na ochranu letectví před protiprávními činy patřily semináře, webináře a bilaterální aktivity v jednotlivých zemích¹⁵. Celkovým cílem projektu CASE II je boj proti hrozbě, kterou pro civilní letectví představuje terorismus, a to prostřednictvím partnerství se státy ve třech zmíněných regionech za účelem posílení režimů ochrany jejich letectví před protiprávními činy¹⁶.

8. ZÁVĚRY

Incidenty v oblasti leteckého nákladu v červenci 2024 upozornily na to, že existují vážná rizika pro leteckou dopravu. Dopravci mohou být cílem i nástrojem zlovolných aktérů. Stávající právní nástroje EU sice zlepšily ochranu letectví před protiprávními

¹⁴ EU má ujednání o jednorázové bezpečnostní kontrole s USA, Kanadou, Singapurem, Černou Horou, Srbskem a Spojeným královstvím.

¹⁵ V roce 2024 byl zaznamenán největší objem a rozmanitost aktivit realizovaných od zahájení projektu, neboť partnerským státům bylo poskytnuto celkem 77 aktivit a využilo jich 1 117 účastníků. To představuje meziroční nárůst o 15 % ve srovnání s celkovým počtem aktivit realizovaných v roce 2023 a více než dvojnásobek ve srovnání s počtem aktivit realizovaných v roce 2022 (35 aktivit). Tyto aktivity zahrnovaly 48 dvoustranných školení, 17 mnohostranných školení, šest mentorských činností, dva regionální semináře, jeden meziregionální seminář a financování tří přehledů APEX v oblasti bezpečnosti. Od zahájení projektu bylo v jednotlivých zemích a na dálku realizováno celkem 208 aktivit. Z tohoto celkového počtu bylo 177 aktivit poskytnuto přímo v jednotlivých zemích 83 partnerským státům a členským státům Evropské konference civilního letectví / EU. Pokud jde o mobilizaci odborných znalostí, bylo uvolněno 30 odborníků ze čtrnácti členských států Evropské konference civilního letectví / EU, aby se podíleli na realizaci devatenácti aktivit (24 %), a 32 odborníků z úřadů pro civilní letectví z partnerských států, aby přispěli ke vzdělávacím činnostem a seminářům. Projektový tým také přivítal dva vyslané odborníky (jednoho z Maroka a jednoho z Kamerunu).

¹⁶ Partnerské státy jsou vybírány na základě objektivních kritérií, jako je závazek/schopnost daného státu plně využívat činnosti v oblasti budování kapacit, které projekt poskytuje, nebo absence možné duplicity s jinými iniciativami v oblasti budování kapacit, ať už dvoustrannými nebo mnohostrannými.

činy, avšak vysoká úroveň hrozeb vyžaduje, aby byly v případě potřeby dostupné prostředky pro rychlou výměnu informací a reakci.

Komise spolupracuje s členskými státy na změně stávajících prováděcích právních předpisů v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, aby bylo možné sdílet utajované informace o incidentech v oblasti ochrany letectví. Součástí pokračujícího úsilí o posílení norem v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy bude také posilování právních předpisů v oblasti ochrany letectví před protiprávními činy, díky čemuž bude možné okamžitě reagovat a zároveň zachovat prostor jednorázové bezpečnostní kontroly na letištích v EU.

Zajištění bezpečného leteckého provozu ve vzduchu i na zemi je základním předpokladem pro rozvoj obchodní letecké dopravy. Optimální systém regulace ochrany letectví před protiprávními činy spojuje inovace se stabilitou a vždy zachovává nejvyšší úroveň bezpečnosti. V roce 2024 Komise pokračovala ve své práci na zajištění takového systému ochrany letectví před protiprávními činy, a to při řešení současných i budoucích výzev a v úzké spolupráci s regulačními orgány i zúčastněnými stranami.