

V Bruseli 19. júna 2026
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2026) 229 final
Predmet:	SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE VÝROČNÁ SPRÁVA ZA ROK 2024 O VYKONÁVANÍ NARIADENIA (ES) Č. 300/2008 O SPOLOČNÝCH PRAVIDLÁCH V OBLASTI BEZPEČNOSTNEJ OCHRANY CIVILNÉHO LETECTVA

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2026) 229 final.

Príloha: COM(2026) 229 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 18. 5. 2026
COM(2026) 229 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

**VÝROČNÁ SPRÁVA ZA ROK 2024 O VYKONÁVANÍ NARIADENIA (ES) Č.
300/2008 O SPOLOČNÝCH PRAVIDLÁCH V OBLASTI BEZPEČNOSTNEJ
OCHRANY CIVILNÉHO LETECTVA**

1. ÚVOD

V súlade s článkom 16 nariadenia (ES) č. 300/2008¹ Komisia každoročne predloží Európskemu parlamentu, Rade a členským štátom správu, v ktorej ich informuje o uplatňovaní tohto nariadenia a jeho vplyve na zlepšovanie bezpečnostnej ochrany letectva.

V roku 2024 útvary Komisie pokračovali vo vykonávaní opatrení oznámených v pracovnom dokumente útvarov Komisie *Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking* (Práca na posilnenej a odolnejšej politike bezpečnostnej ochrany letectva: hodnotenie). Fáza vykonávania 14 hlavných akcií uvedených v tomto dokumente prebiehala počas celého roka 2024 v spolupráci s členskými štátmi. Táto práca sa zamerala na nové východiská v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva a na podporu rozvoja inovácií v súlade so stratégiou EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva.

2. UDALOSTI A PERSPEKTÍVY V SÚVISLOSTI S HROZBAMI

Komisia spolu s príslušnými agentúrami udržiavala s členskými štátmi a inými zainteresovanými stranami nepretržitý dialóg o vznikajúcich bezpečnostných hrozbách v oblasti letectva vrátane hrozieb hybridnej povahy a vykonávala pravidelné monitorovanie týchto hrozieb s cieľom získať poznatky a rozvíjať kapacity, aby bolo možné reagovať na tieto hrozby a účinne riadiť riziko.

2.1. Terorizmus a hybridné hrozby

Terorizmus a násilný extrémizmus naďalej predstavujú významnú hrozbu pre Európsku úniu a jej členské štáty, najmä zo strany globálnych džihádistických sietí, pričom celková úroveň ohrozenia zostáva značná. Destabilizujúce vnútorné a vonkajšie udalosti prispievajú k zintenzívneniu radikalizácie, zvýšeniu napätia a sociálnej polarizácie, čo môže viesť k terorizmu a násilnému extrémizmu v celej Únii. Teroristi pôsobia cezhranične a využívajú nové technológie a spôsoby práce. Šírenie mylných informácií a dezinformácií na internete a ich potenciál pre radikalizáciu zostáva kľúčovým problémom. V prostredí, ktoré je decentralizovanejšie a nestabilnejšie, sa roztrúsení teroristickí a násilní extrémistickí aktéri navzájom spájajú a inšpirujú nad rámec ideológie či príslušnosti k skupine.

Konflikty v regióne Blízkeho východu zvýšili hrozbu pre vnútornú bezpečnosť EÚ a majú značný mobilizačný a radikalizačný potenciál, ktorý by mohol aktivovať celý rad nových vektorov hrozieb v Európe. V dôsledku tohto konfliktu sa výrazne zvýšil

¹ Nariadenie 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 (Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72).

objem extrémistického obsahu na internete vrátane teroristickej propagandy, antisemitského a protimoslimského obsahu a polarizujúcich naratívov.

Civilné letectvo zostáva vysokoprofilovým cieľom, pričom sa očakáva, že hrozby a výzvy sa budú vyvíjať a pravdepodobne sa zvýši rôznorodosť spôsobov útokov. Vnútorne hrozby a terorizmus domáceho pôvodu sú naďalej oblasťou, ktorej sa venuje osobitná pozornosť. Oblasť konfliktu budú teroristom naďalej poskytovať prostredie, ktoré im umožňuje nadobudnúť sofistikovanejšie vojenské vybavenie.

Hoci útočná vojna Ruskej federácie voči Ukrajine mala zatiaľ obmedzený vplyv na teroristickú hrozbu a násilný extrémizmus v EÚ, viedla k zvýšeniu hybridnej hrozby proti vnútornej bezpečnosti EÚ prostredníctvom nárastu dezinformácií, kybernetických útokov, pokusov o zneužívanie migrácie ako zbrane a sabotážnych akcií proti kritickej infraštruktúre vrátane bezpečnostnej ochrany nákladnej leteckej dopravy.

2.2. Incidenty bezpečnostnej ochrany nákladnej leteckej dopravy

Od júla 2024 došlo k sérii protiprávneho zasahovania do zabezpečeného dodávateľského reťazca (leteckého) nákladu a poštových zásielok v Európe. Tieto incidenty sa týkali použitia improvizovaných zápalných zariadení (IID). Zmobilizovali úsilie vlád a priemyslu na úrovni EÚ a na medzinárodnej úrovni, aby sa zamysleli nad slabými miestami a riešeniami na zvýšenie odolnosti. Komisia spolu s členskými štátmi a zainteresovanými stranami z odvetvia vypracovala súbor preventívnych opatrení, ktoré prispievajú k zmierneniu používaných spôsobov práce a posilneniu dodávateľského reťazca leteckého nákladu.

2.3. Kybernetická bezpečnosť

Keďže civilné letectvo je čoraz viac prepojené a digitalizované, kybernetické hrozby predstavujú rastúce riziko pre bezpečnostnú ochranu, bezpečnosť a efektívnosť letectva. Kybernetické útoky zamerané na odvetvie dopravy by mohli mať katastrofálne následky a mohli by viesť k závažnému narušeniu hospodárstva. V roku 2024 bolo hlásených viac ako 8 500 kybernetických útokov na rôzne zainteresované strany v oblasti letectva. Preferovanými metódami kybernetických útokov boli podvodné webové sídla, phishing a malvér a distribuované útoky odmietnutia služby (útoky DDoS). Hlavnými cieľmi boli používatelia vzdušného priestoru, letiská, poskytovatelia leteckých navigačných služieb a ich dodávateľský reťazec².

Motivácia kybernetických útokov je rôzna. Hoci najčastejším dôvodom je finančný zisk, iné útoky sú motivované ideológiou alebo konaním v mene nepriateľských štátnych aktérov.

² EUROCONTROL/EATM-CERT, *2025 Report on Cyber in Aviation* (Správa o kybernetickej bezpečnosti v letectve z roku 2025).

V tomto zložitom prostredí sa úsilie sústredilo na rýchle a účinné vykonávanie existujúcich regulačných iniciatív, pričom sa zabezpečilo ich plné fungovanie a dôsledné uplatňovanie.

3. POSÚDENIA RIZÍK

3.1. Drony

Ako sa uvádza v „Stratégii v oblasti dronov 2.0“³, Komisia sa zaviazala zvážiť, či je potrebná zmena pravidiel bezpečnostnej ochrany letectva s cieľom zabezpečiť, aby letecké úrady a letiská zvýšili svoju odolnosť, keď budú čeliť rizikám, ktoré predstavujú nespolupracujúce a neoprávnené drony.

Útvary Komisie vykonali špecializované posúdenie rizík, ktoré bolo dokončené v prvom štvrtroku 2024 a týkalo sa rizika, ktoré predstavujú nespolupracujúce a neoprávnené bezpilotné vzdušné prostriedky pre civilné letectvo a letiskové zariadenia. Rozsah posúdenia rizík sa týkal predovšetkým hrozby, ktorú predstavuje používanie bezpilotných vzdušných prostriedkov na účely terorizmu. Hybridné scenáre zahŕňajúce štátnych aktérov sa nebrali do úvahy.

V konečnom výsledku sa konštatovalo, že v tom čase nebolo riziko vystavenia civilného letectva a letiskových zariadení úmyselným útokom teroristov využívajúcich schopnosti bezpilotných vzdušných prostriedkov významné. V dôsledku toho si zvyškové riziko nevyžadovalo revíziu existujúcich pravidiel bezpečnostnej ochrany letectva.

3.2. Oblasti konfliktu

V rámci systému varovania EÚ o oblastiach konfliktu sa v roku 2024 naďalej vykonávali pravidelné štvrtročné spoločné posúdenia rizík pod vedením skupiny EÚ pre integrované posudzovanie rizík v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, ktorej súčasťou sú členské štáty EÚ, Spravodajské a situačné centrum EÚ (EU INTCEN), ktoré patrí pod Európsku službu pre vonkajšiu činnosť (ESVČ), a Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA). Cieľom tejto činnosti je včas si vymieňať informácie o posudzovaní rizík pre civilné letectvo v EÚ vyplývajúcich z oblastí konfliktu, a podporiť tak zmierňovanie rizika. V naliehavých prípadoch sa organizujú mimoriadne zasadnutia.

V roku 2024 skupina usporiadala štyri štvrtročné zasadnutia a sedem naliehavých zasadnutí *ad hoc*, a to najmä v súvislosti s konfliktom na Blízkom východe a jeho vplyvom na civilné letectvo v EÚ. To viedlo k uverejneniu troch informačných

³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, Stratégia v oblasti dronov 2.0 pre inteligentný a udržateľný ekosystém bezpilotných vzdušných prostriedkov v Európe [COM(2022) 652 final, 29. novembra 2022].

bulletinov o oblastiach konfliktu, stiahnutiu jedného takéhoto bulletinu a rozšíreniu 11 existujúcich bulletinov⁴.

Postupom integrovaného posudzovania rizík v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva v EÚ sa zabezpečuje aj schopnosť posudzovať riziká a podporuje sa rozhodovací proces (zmierňovanie rizika), pokiaľ ide o normy bezpečnostnej ochrany nákladnej leteckej dopravy a letectva.

4. LEGISLATÍVNY RÁMEC A DOPLNKOVÉ NÁSTROJE

4.1. Legislatívny rámec

Civilné letectvo je naďalej atraktívnym cieľom nepriateľských aktérov a na odvrátenie tejto hrozby je potrebné zabezpečiť vykonávanie primeraných ochranných opatrení zodpovedajúcich riziku. Komisia a členské štáty preto neustále upravujú zmierňujúce opatrenia s cieľom dosiahnuť najvyššiu úroveň bezpečnostnej ochrany a zároveň minimalizovať nepriaznivé účinky na prevádzku.

Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2015/1998 bolo v máji 2024 zmenené vykonávacím nariadením (EÚ) 2024/1255⁵. Zmeneným vykonávacím nariadením sa zaviedli zmeny s cieľom reagovať na vývoj hrozieb a rizík, ako aj na najnovší technologický vývoj. Zaviedol sa režim schvaľovania a dohľadu nad zmluvnými dopravcami, ktorí v mnohých prípadoch zabezpečujú pozemnú prepravu zabezpečeného leteckého nákladu a poštových zásielok v mene oprávnených zástupcov a známych odosielateľov. Okrem toho do zoznamu tretích krajín, ktoré sú uznané ako krajiny, ktoré uplatňujú bezpečnostné normy rovnocenné so spoločnými základnými normami bezpečnostnej ochrany letectva, bolo pridané jedno letisko⁶. Druhá zmena vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2015/1998 bola prijatá v júli 2024 vykonávacím nariadením (EÚ) 2024/2108⁷, ktorým sa dočasne opätovne zaviedol nižší objem pre detekčnú kontrolu tekutín, aerosólov a gélov pomocou zariadení systémov detekcie výbušnín pre príručnú batožinu (EDSCB) spĺňajúcich normu C3 a požadovalo sa zlepšenie detekčných algoritmov používaných touto technológiou.

4.2. Databáza Únie o bezpečnosti dodávateľského reťazca

Databáza Únie⁸ o bezpečnosti dodávateľského reťazca predstavuje jediný právny nástroj k dispozícii na nahliadnutie pri prijímaní zásielok od iného oprávneného zástupcu alebo známeho odosielateľa. Súčasťou tejto databázy je zároveň zoznam schválených zariadení bezpečnostnej ochrany civilného letectva s označením „známka EÚ“.

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

⁵ Podrobnosti pozri v prílohe 2.

⁶ Letisko Svalbard v Nórskom kráľovstve.

⁷ Podrobnosti pozri v prílohe 2.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

V databáze bolo na konci roka 2024 evidovaných približne 37 000 oprávnených zástupcov, známych odosielateľov, známych dodávateľov letiskových dodávok, nezávislých overovateľov, leteckých dopravcov nákladu alebo poštových zásielok do Únie z letiska v tretej krajine (ACC3), regulovaných dodávateľov, ako aj oprávnených zástupcov a známych odosielateľov z tretích krajín, zariadení bezpečnostnej ochrany, letísk a používateľov. Miera jej dostupnosti bola 99,99 %, čo znamená, že v priebehu roka 2024 bola databáza nedostupná celkovo menej ako 30 minút.

4.3. Predbežné informácie o náklade pred naložením (PLACI)

Hospodárske subjekty, ktoré sú zodpovedné za leteckú prepravu zásielok na colné územie Únie (ako na miesto určenia alebo miesto tranzitu) z tretích krajín, musia colným orgánom EÚ elektronicky predložiť predbežné informácie o náklade. Tieto údaje analyzujú na účely bezpečnostnej ochrany civilného letectva colné orgány na prvom mieste vstupe do EÚ pomocou nového systému kontroly dovozu (ICS2).

Na základe výsledku analýzy rizík týkajúcej sa predbežných informácií o náklade pred naložením môže byť potrebné vykonať osobitné zmierňujúce opatrenia bezpečnostnej ochrany letectva vrátane možného pokynu alebo odporúčania „nenakladať“ (*Do Not Load*, DNL). Tieto opatrenia musia uplatňovať hospodárske subjekty, ktoré sú súčasťou dodávateľského reťazca na vstupe do EÚ, pred naložením zásielky na palubu lietadla s odletom do EÚ.

V roku 2024 bolo zaznamenaných približne 141 miliónov predložených predbežných informácií o náklade pred naložením. Na ich základe bolo vydaných približne 1 400 žiadostí o vykonanie detekčnej kontroly, ale neboli vydané žiadne žiadosti nenakladať tovar (DNL). Väčšina týchto žiadostí sa týkala expresných zásielok, po ktorých nasledovali poštové zásielky a všeobecný letecký náklad.

5. INŠPEKCIE A ĎALŠIE ČINNOSTI TÝKAJÚCE SA MONITOROVANIA SÚLADU

5.1. Všeobecne

Nariadenie (ES) č. 300/2008 je zamerané na predchádzanie činom protiprávneho zasahovania voči civilnému letectvu v záujme ochrany osôb a tovaru. Zatiaľ čo od členských štátov sa v tomto nariadení vyžaduje, aby pravidelne monitorovali dodržiavanie predpisov pri vykonávaní spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva letiskami, leteckými dopravcami a inými subjektmi a aby zaistovali rýchle odhaľovanie a nápravu nedostatkov, úlohou, ktorou poveril zákonodarca

Komisiu, je monitorovať účinné vykonávanie tejto právnej požiadavky členskými štátmi EÚ/EHP⁹.

V článku 15 nariadenia (ES) č. 300/2008 sa od Komisie vyžaduje, aby vykonávala inšpekcie a aby v prípade potreby navrhla odporúčania na zlepšenie bezpečnostnej ochrany letectva. V záujme splnenia tohto cieľa v oblasti monitorovania systém dohľadu Komisie zahŕňa činnosti členských štátov týkajúce sa zriadenia, udržiavania a uplatňovania účinného národného programu bezpečnostnej ochrany civilného letectva a účinného národného programu kontroly kvality civilného letectva.

Komisia na tieto účely prevádzkuje dvojvrstvový systém monitorovania dodržiavania predpisov, t. j. jej vlastné inšpekcie doplnené o posúdenie výročných správ členských štátov o vnútroštátnych monitorovacích činnostiach.

Od roku 2010 sa miera dodržiavania predpisov, ktorá sa zisťuje počas inšpekcií Komisie, drží na stabilnej úrovni približne 80 %. V rámci účinného vykonávania niektorých opatrení však zostáva priestor na zlepšenie a vyžaduje sa nepretržité úsilie zainteresovaných strán v odvetví, príslušných orgánov a Komisie.

5.2. Frekvencia a rozsah inšpekcií

Komisia vykonáva inšpekcie orgánov bezpečnostnej ochrany letectva členských štátov [ďalej len „príslušné orgány“, ako sa uvádza v článku 9 nariadenia (ES) č. 300/2008], ako aj inšpekcie letísk, prevádzkovateľov a subjektov uplatňujúcich normy bezpečnostnej ochrany letectva.

Počet, frekvencia a rozsah týchto inšpekcií sú stanovené v stratégii Generálneho riaditeľstva pre mobilitu a dopravu (GR MOVE), ktorá sa týka monitorovania uplatňovania noriem bezpečnostnej ochrany letectva v EÚ. V stratégii sa zohľadňuje objem leteckej činnosti každého členského štátu, reprezentatívna vzorka typu prevádzky letísk, úroveň súladu pri vykonávaní nariadení v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, výsledky predchádzajúcich inšpekcií Komisie, posúdenia národných výročných správ o kontrole kvality, bezpečnostné incidenty (činy protiprávneho zasahovania), úrovne hrozieb a ďalšie faktory a posúdenia.

Aby mala Komisia primeranú istotu o úrovni dodržiavania predpisov členskými štátmi, používa sa prístup viacročného monitorovania. Dôkazy týkajúce sa uplatňovania nariadenia (ES) č. 300/2008 a jeho vykonávacích právnych predpisov každým členským štátom sa teda získavajú v cykle dvoch rokov, a to buď prostredníctvom inšpekcie jeho príslušného orgánu, alebo prostredníctvom inšpekcie aspoň jedného z jeho letísk.

⁹ Európsky hospodársky priestor: 27 členských štátov EÚ, Nórsko, Island a Švajčiarsko. Zodpovednosť za vykonávanie inšpekcií v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva v Nórsku a na Islande nesie Dozorný úrad EZVO. Vo Švajčiarsku Komisia vykonáva inšpekcie v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva na základe dvojstrannej dohody.

Okrem toho sa dôkaz o uplatňovaní spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva získava v cykle piatich rokov na základe výberu aspoň 15 % zo všetkých letísk v EÚ, na ktoré sa nariadenie (ES) č. 300/2008 vzťahuje, vrátane najväčšieho letiska z hľadiska objemu cestujúcich v každom členskom štáte. Inšpekcie, ktoré vykonáva Komisia na vybraných letiskách, predstavujú silný ukazovateľ celkovej úrovne dodržiavania predpisov v každom členskom štáte.

5.3. Postupy a metodika inšpekcií

Postupy vykonávania inšpekcií Komisie v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva sa stanovujú v nariadení Komisie (EÚ) č. 72/2010¹⁰. To okrem iného obsahuje aj ustanovenia týkajúce sa kvalifikácie a právomocí inšpektorov Komisie¹¹.

Metodika na vykonávanie týchto inšpekcií bola vypracovaná v úzkej spolupráci s orgánmi bezpečnostnej ochrany letectva členských štátov a je založená na overení účinného vykonávania opatrení bezpečnostnej ochrany.

5.4. Inšpekcie, ktoré vykonáva Komisia

Komisia disponovala aktívnym tímom ôsmich inšpektorov bezpečnostnej ochrany letectva zamestnaných na plný pracovný úväzok, ktorého prácu podporovala skupina približne 80 národných audítorov vymenovaných členskými štátmi, ktorí získali oprávnenie zúčastňovať sa na inšpekciách Komisie.

Zapájaním národných audítorov do inšpekcií Komisie sa zároveň prispieva k systému partnerského preskúmania a umožňuje sa šírenie metodík a najlepších postupov medzi členskými štátmi a pridruženými krajinami¹².

5.4.1. Inšpekcie príslušných vnútroštátnych orgánov

Inšpekcie príslušných orgánov sú zamerané na overovanie toho, či členské štáty disponujú potrebnými nástrojmi – vrátane národného programu kontroly kvality, zákonnej právomoci a príslušných zdrojov – na to, aby mohli primerane vykonávať právne predpisy EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva.

V rámci šiesteho cyklu inšpekcií príslušných orgánov Komisia vykonala v roku 2024 päť inšpekcií. Členské štáty, v ktorých v roku 2024 prebiehali inšpekcie, zosúlادili svoje národné programy bezpečnostnej ochrany letectva s právnymi predpismi EÚ, poskytli svojim príslušným orgánom potrebné právomoci v oblasti presadzovania predpisov na monitorovanie a presadzovanie všetkých požiadaviek vyplývajúcich z nariadenia a jeho vykonávacích aktov, zabezpečili, aby bol k dispozícii dostatočný

¹⁰ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 72/2010 z 26. januára 2010, ktorým sa ustanovujú postupy vykonávania inšpekcií Komisie v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva (Ú. v. EÚ L 23, 27.1.2010, s. 1).

¹¹ Pozri články 4 a 5.

¹² Zhrnutie všetkých činností Komisie a Dozorného úradu EZVO týkajúcich sa monitorovania súladu v roku 2024 pozri v prílohe 1.

počet audítorov na vykonávanie činností týkajúcich sa monitorovania súladu, a vykonali väčšinu požiadaviek týkajúcich sa odbornej prípravy v oblasti bezpečnostnej ochrany.

Inšpekcie však zdôraznili potrebu dodatočného úsilia v týchto oblastiach: aktualizácia národných programov bezpečnostnej ochrany civilného letectva v súlade s legislatívnymi zmenami a jasné vymedzenie zodpovednosti za vykonávanie spoločných základných noriem; zabezpečenie úplného zosúladenia bezpečnostných programov letísk, prevádzkovateľov a subjektov s právnymi predpismi Únie a národnými programami bezpečnostnej ochrany civilného letectva a ich monitorovanie; štandardizácia certifikácie a recertifikácie obsluhy röntgenových zariadení na vnútroštátnej úrovni; úplný rozvoj odbornej prípravy v oblasti kybernetickej bezpečnosti; úplné vykonávanie metodiky vyžadovanej na inšpekciu a prvky, ktoré majú byť zahrnuté do podávania správ o vnútroštátnom monitorovaní dodržiavania predpisov a plnenie požiadaviek týkajúcich sa procesu podávania správ (napr. včasné predkladanie správ a listov o uzavretí kontrol atď.). Okrem toho sa v niektorých členských štátoch niektoré povinnosti nevykonávali v plnom rozsahu z dôvodu nedostatočného rozdelenia úloh. Medzi tieto povinnosti patrilo monitorovanie letísk, leteckých dopravcov a niektorých subjektov zodpovedných za bezpečnostnú ochranu a ich príslušných programov bezpečnostnej ochrany. Okrem toho orgány pri vykonávaní kontrol systematicky nepokrývali celý rozsah priamo súvisiacich bezpečnostných opatrení alebo nevykonávali testy vo všetkých požadovaných oblastiach. Pri overovaniach na mieste na letiskách sa odhalilo, že účinnosť vnútroštátnych monitorovacích činností by sa mohla vo všetkých kontrolovaných členských štátoch ešte zlepšiť.

5.4.2. Úvodné inšpekcie na letiskách

V roku 2024 Komisia vykonala 17 úvodných inšpekcií letísk s cieľom overiť, či príslušný orgán primerane monitoruje účinné vykonávanie opatrení bezpečnostnej ochrany letectva a či dokáže rýchlo odhaliť a odstrániť prípadné nedostatky. Každý nedostatok, ktorý inšpektori Komisie zistia, sa musí odstrániť v stanovenej lehote. Správy o inšpekciách majú k dispozícii všetky členské štáty.

Po pätnástom roku vykonávania nariadenia (ES) č. 300/2008 sa vo výsledkoch inšpekcií odráža úsilie vynaložené príslušnými orgánmi a odvetvím. Väčšina požiadaviek na bezpečnostnú ochranu bola vykonaná správne. Inšpekcie však poukázali na oblasti, v ktorých je potrebné zlepšiť účinné vykonávanie niektorých opatrení, napríklad v oblasti detekčnej kontroly a kontroly vstupu do vyhradených bezpečnostných priestorov, bezpečnostných kontrol zásob, ako aj v oblasti kybernetickej bezpečnosti.

5.4.3. Následné inšpekcie

V súlade s článkom 13 nariadenia (EÚ) č. 72/2010 Komisia pravidelne vykonáva obmedzený počet následných inšpekcií. Takéto inšpekcie sa uskutočňujú v prípade, že

sa počas úvodnej inšpekcie zistili viaceré závažné nedostatky, ale aj na základe náhodného výberu s cieľom overiť, či majú príslušné orgány potrebné právomoci na to, aby požadovali odstránenie nedostatkov v stanovených lehotách. V roku 2024 sa vykonali štyri následné inšpekcie.

5.5. Posúdenia výročných správ členských štátov o kontrole kvality

V bode 18 prílohy k nariadeniu (ES) č. 300/2008 sa vyžaduje, aby členské štáty každoročne predkladali Komisii správu o opatreniach, ktoré prijali na splnenie svojich záväzkov, a o stave bezpečnostnej ochrany letectva na svojich letiskách.

Posudzovanie týchto správ popri pravidelných inšpekciách poskytuje Komisii nástroj na to, aby mohla pozorne sledovať vykonávanie vnútroštátnych opatrení na kontrolu kvality. To zase umožňuje rýchle odhaľovanie a nápravu nedostatkov v každom členskom štáte.

Posudzovanie zahŕňa analýzu pravidelného monitorovania letísk, leteckých dopravcov a iných subjektov s povinnosťami v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, ako aj analýzu času, ktorý audítori strávili v teréne, rozsahu a frekvencie vhodnej kombinácie činností týkajúcich sa monitorovania súladu, vnútroštátnych úrovní dodržiavania predpisov, následných činností a využívania právomocí v oblasti presadzovania predpisov.

Kvalita výročných správ a informácií poskytovaných členskými štátmi zostáva nezmenená, pričom v roku 2024 sa dosiahla ďalšia harmonizácia.

Členským štátom bolo zaslané formálne komplexné hodnotenie, v ktorom sa v prípade potreby zdôraznili odporúčania, ako zlepšiť alebo lepšie prispôsobiť vnútroštátne úsilie.

5.6. Posúdenia letísk v tretích krajinách

Komisia vykonáva posúdenia v kontexte dohôd o jednorazových bezpečnostných kontrolách medzi EÚ a tretími krajinami. Účelom je potvrdiť, že vykonávanie určitých opatrení bezpečnostnej ochrany je naďalej na rovnakej úrovni ako vykonávanie právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva. V roku 2024 sa uskutočnili tri posúdenia, a to v Spojených štátoch, Čiernej Hore a Singapore.

5.7. Prípady podľa článku 15 a súdne konania

Ak sú zistené nedostatky pri vykonávaní opatrení bezpečnostnej ochrany na letisku také závažné, že majú významný vplyv na celkovú úroveň bezpečnostnej ochrany civilného letectva v Únii, Komisia uplatní článok 15 nariadenia (EÚ) č. 72/2010. To znamená, že na situáciu sa upozornia príslušné orgány všetkých členských štátov a že lety prichádzajúce z letiska, ktoré podlieha článku 15, sa považujú za lety prichádzajúce z tretej krajiny, na základe čoho vzniká prijímajúcim letiskám povinnosť vykonať kompenzačné opatrenia bezpečnostnej ochrany v súvislosti s príchodom transferových

cestujúcich a ich batožiny, ako aj v súvislosti s lietadlom, ktorým prileteli. V roku 2024 sa nevyskytol žiadny takýto prípad.

Komisia má takisto možnosť začať konanie o nesplnení povinnosti v súlade s článkom 258 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, a to najmä v prípadoch dlhotrvajúceho neodstránenia nedostatkov alebo ich opätovného výskytu. V roku 2024 sa nezačalo žiadne takéto konanie.

6. STRETNUTIA A PODUJATIA

Komisia 2. mája 2024 usporiadala druhú konferenciu o kybernetickej bezpečnosti v doprave, ktorá sa týkala všetkých druhov dopravy. Na podujatí sa zhodnotil vývoj od prvej konferencie o kybernetickej bezpečnosti v doprave v roku 2019 s cieľom identifikovať pretrvávajúce nedostatky, podporiť výmenu postupov a nápadov medzi rôznymi komunitami, ako aj riešiť vyvíjajúce sa hrozby kybernetickej bezpečnosti, ktorým čelí sektor dopravy.

Komisia vo februári 2024 zriadila podskupinu pre kybernetickú bezpečnosť letectva a iniciovala štruktúrovanú sériu plenárnych zasadnutí a zasadnutí špecializovanej pracovnej skupiny, pričom vychádzala z mandátu stanoveného pracovnou skupinou pre kybernetickú bezpečnosť letectva. Cieľom bolo podporiť spoluprácu medzi orgánmi pre bezpečnosť letectva, bezpečnostnú ochranu letectva a kybernetickú bezpečnosť, aby sa uľahčilo zosúladenie smernice NIS2¹³ a pravidiel špecifických pre letectvo a ich dodržiavanie. Okrem toho bolo cieľom predísť potenciálnym medzerám alebo duplicitám, pokiaľ ide o záväzky v oblasti kybernetickej bezpečnosti, a minimalizovať zbytočnú administratívnu a prevádzkovú záťaž.

Komisia a Americký úrad pre bezpečnosť dopravy (TSA) v novembri 2024 usporiadali druhý samit Európskej únie a Spojených štátov o bezpečnostnej ochrane nákladnej leteckej dopravy, ktorý sa konal v Dubline v Írsku. Toto podujatie poskytlo príležitosť identifikovať hrozby a riziká súvisiace s leteckým nákladom a spoločne zaviesť stratégie na zmiernenie rizík.

V snahe poskytnúť členským štátom spätnú väzbu na základe inšpekcií, podporiť transparentnosť a harmonizovať metodiky monitorovania dodržiavania predpisov Komisia v októbri 2024 usporiadala výročné zasadnutie a školenie národných inšpektorov pre bezpečnostnú ochranu letectva (AVSEC).

¹³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2555 zo 14. decembra 2022 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v Únii, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 910/2014 a smernica (EÚ) 2018/1972 a zrušuje smernica (EÚ) 2016/1148 (smernica NIS 2).

7. MEDZINÁRODNÝ DIALÓG

7.1. Všeobecne

Komisia naďalej prispievala k celosvetovej bezpečnostnej ochrane letectva prostredníctvom spolupráce s medzinárodnými orgánmi, ako je Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO), Európska konferencia civilného letectva (ECAC) a kľúčoví obchodní partneri, pričom úzko spolupracovala aj s členskými štátmi v úsilí zabezpečiť koordinované stanoviská EÚ. Zároveň sa viedli dialógy s niektorými tretími krajinami, ako sú Spojené štáty, Kanada, Austrália, Singapur a Spojené kráľovstvo.

7.2. Medzinárodné orgány

EÚ sa ako pozorovateľ aktívne zúčastnila na výročnom zasadnutí fóra ICAO o bezpečnostnej ochrane letectva (AVSECP/35), ktoré sa konalo od 22. do 26. apríla 2024, a zúčastnila sa aj na treťom zasadnutí fóra ICAO o kybernetickej bezpečnosti (CYSECP/3), ktoré sa konalo od 3. do 7. júna 2024.

7.3. Tretie krajiny

V kontexte vzťahov so Spojenými štátmi v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva sa skupina EÚ-USA pre spoluprácu v oblasti bezpečnostnej ochrany dopravy zameriava na posilňovanie spolupráce vo viacerých oblastiach spoločného záujmu. Zabezpečuje sa tým ďalšie fungovanie dohôd o jednorazových bezpečnostných kontrolách a vzájomného uznávania príslušných systémov EÚ a USA v oblasti bezpečnostnej ochrany leteckého nákladu a poštových zásielok. V poradí 33. zasadnutie tejto skupiny sa uskutočnilo 10. až 11. septembra 2024.

Pri uplatňovaní článku 435 Dohody o obchode a spolupráci medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom sa spoluprácou v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva zabezpečuje aj spolupráca, pokiaľ ide o otázky bezpečnostnej ochrany letectva, výmenu informácií, diskusie a výmenu najlepších postupov a rozvoj dohôd o spolupráci medzi technickými expertmi. Štvrté zasadnutie o spolupráci medzi EÚ a Spojeným kráľovstvom v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva sa uskutočnilo 15. mája 2024 a piate 31. októbra 2024.

V súlade s právnymi predpismi EÚ Komisia uzatvára dohody o jednorazových bezpečnostných kontrolách, na základe ktorých sa normy bezpečnostnej ochrany uplatňované v niektorých tretích krajinách alebo na letiskách tretích krajín uznávajú za rovnocenné s normami EÚ¹⁴. Pokračovali diskusie o jednorazových bezpečnostných kontrolách s Japonskom, ale rozdiely medzi uplatňovanými režimami zatiaľ

¹⁴ EÚ má dohody o jednorazových bezpečnostných kontrolách s USA, Kanadou, Singapurom, Čiernou Horou, Srbskom a Spojeným kráľovstvom.

neumožnili pokročiť v tejto otázke. V roku 2024 sa neuzavreli žiadne nové dohody o jednorazových bezpečnostných kontrolách.

Pokiaľ ide o budovanie kapacít, ECAC v roku 2024 pokračovala vo vykonávaní projektu s názvom Bezpečnostná ochrana civilného letectva v Afrike, Ázii a na Blízkom východe (CASE II) financovaného z prostriedkov Európskej komisie s rozpočtom vo výške 8 miliónov EUR. Medzi činnosti vykonané expertmi na bezpečnostnú ochranu letectva patrili semináre, webináre a dvojstranné činnosti v jednotlivých krajinách¹⁵. Celkovým cieľom projektu CASE II je bojovať proti hrozbe terorizmu pre civilné letectvo prostredníctvom partnerstva so štátmi v týchto troch regiónoch v záujme posilnenia ich systémov bezpečnostnej ochrany letectva.¹⁶

8. ZÁVERY

Incidenty v nákladnej leteckej doprave v júli 2024 poukázali na vážne riziká pre leteckú dopravu. Prevádzkovatelia dopravy môžu byť cieľmi aj nástrojmi pre aktérov so zlými úmyslami. Existujúce právne nástroje EÚ posilnili bezpečnostnú ochranu letectva, vysoká úroveň ohrozenia si však vyžaduje prostriedky na rýchlu výmenu informácií a reakciu podľa potreby.

Komisia spolupracuje s členskými štátmi na zmene existujúcich vykonávacích právnych predpisov v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva na účely výmeny utajovaných skutočností o udalostiach bezpečnostnej ochrany letectva. Neustále úsilie o posilnenie noriem bezpečnostnej ochrany letectva bude zahŕňať aj posilnenie právnych predpisov v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva, aby bolo možné okamžite reagovať a zároveň zachovať priestor s jednorazovou bezpečnostnou kontrolou na letiskách EÚ.

Zaistenie bezpečnej prevádzky letectva vo vzduchu a na zemi je základnou podmienkou toho, aby sa komerčnému letectvu darilo. Optimálny regulačný systém

¹⁵ V roku 2024 bol zaznamenaný najväčší objem a rozmanitosť realizovaných činností od začiatku projektu, pričom v partnerských štátoch bolo realizovaných celkovo 77 činností v prospech 1 117 účastníkov. To predstavuje medziročný nárast o 15 % z celkového počtu činností realizovaných v roku 2023 a viac ako dvojnásobok počtu činností realizovaných v roku 2022 (35 aktivít). Činnosti zahŕňali 48 dvojstranných činností odbornej prípravy a výcviku, 17 mnohostranných činností odbornej prípravy a výcviku, šesť mentorských činností, dva regionálne a jeden medziregionálny seminár, financovali sa tri preskúmania bezpečnostnej ochrany v rámci programu APEX. Celkovo sa od začiatku projektu vykonalo 208 činností v jednotlivých krajinách a činností na diaľku. Z tohto celkového počtu sa 177 projektov realizovalo v jednotlivých krajinách v prospech 83 partnerských štátov a členských štátov ECAC/EÚ. Pokiaľ ide o mobilizáciu odborných znalostí, zo 14 členských štátov ECAC/EÚ bolo uvoľnených 30 expertov, ktorí prispeli k 19 činnostiam (24 %), a 32 expertov zo 16 orgánov civilného letectva partnerských štátov, ktorí prispeli k činnostiam odbornej prípravy a seminárom. Projektový tím privítal aj dvoch vyslaných pracovníkov (jedného z Maroka a jedného z Kamerunu).

¹⁶ Partnerské štáty sa vyberajú na základe objektívnych kritérií, ako je záväzok/schopnosť daného štátu plne využívať činnosti budovania kapacít vykonané v rámci projektu alebo absencia novej duplicity v súvislosti s inými dvojstrannými alebo mnohostrannými iniciatívami zameranými na budovanie kapacít.

bezpečnostnej ochrany letectva je kombináciou inovácií a stability, pričom vždy udržiava najvyššiu úroveň bezpečnostnej ochrany. V roku 2024 Komisia pokračovala vo svojom úsilí zabezpečiť takýto systém bezpečnostnej ochrany letectva, pričom brala ohľad na súčasné a budúce výzvy a úzko spolupracovala s regulačnými orgánmi aj so zainteresovanými stranami.