KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 22.9.2005
KOM(2005) 429 v konečném znění

2005/0191 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví

(předložený Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

- **Odůvodnění a cíle návrhu**

Od ledna 2003 platí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví. Zkušenosti získané na základě inspekcí Komise a každodenního uplatňování uvedeného nařízení ze strany členských států ukázaly, že rychlé převedení souboru nezávazných doporučení vypracovaných členskými státy do podoby právního předpisu vedlo v důsledku urychleného navržení a přijetí uvedeného nařízení v reakci na události ze dne 11. září 2001 k celé řadě problémů, které byly překážkou jeho konzistentnějšího provádění.

Je proto třeba uvedené nařízení nahradit. Cílem je při tom dále vyjasnit, zjednodušit a zharmonizovat právní požadavky za účelem posílení celkové ochrany civilního letectví. Nové rámcové nařízení by mělo pouze stanovit základní zásady toho, co je nutné učinit k zabezpečení civilního letectví před protiprávními činy, zatímco prováděcí právní předpisy by měly stanovit technická a procesní rozhodnutí o tom, jak toho má být dosaženo.

Komise se domnívá, že nové nařízení bude jasným případem a významným příkladem zlepšování právní úpravy.

- **Obecné souvislosti**

Nařízení (ES) č. 2320/2002 bylo vypracováno v reakci na tragické události ze dne 11. září 2001 ve Spojených státech, při nichž byla s hrůznými následky unesena čtyři letadla s cestujícími. Byl proto urychleně vypracován legislativní návrh a dne 16. prosince 2002 bylo postupem podle článku 251 Smlouvy o ES přijato nařízení (ES) č. 2320/2002, které stanoví základní požadavky pro ochranu letectví.

Toto nařízení je nyní v platnosti dvaapůl roku a bylo doplněno prováděcími právními předpisy vytvořenými postupem projednávání ve výboru v souladu s články 4 a 9 nařízení. Bylo také jednou mírně změněno – nařízením (ES) č. 849/2004 – s cílem opravit některé malé nedostatky původního textu.

Postupem času se ukázalo, že nařízení je příliš podrobné a že je třeba jej zjednodušit. Při takto dopodrobna rozpracovaném rámcovém nařízení přijímaném postupem spolurozhodování je právní revize k zohlednění technického či provozního vývoje obtížná. Jedná se o příliš preskriptivní přístup v rámcovém nařízení, který by měl být nahrazen obecnými zásadami, jež mohou být v případě potřeby doplněny podrobnostmi v prováděcích právních předpisech.

Komise uznává zásadu subsidiarity, domnívá se však, že je vhodná větší míra harmonizace opatření a postupů k zajištění ochrany, než jaká v současnosti existuje. Zejména průmysl (letecké společnosti, odesílatelé nákladu a zasilatelé, výrobci vybavení) má legitimní zájem na tom, aby v zájmu usnadnění došlo k větší harmonizaci. Skutečně existují situace, kdy je větší harmonizací možné dosáhnout usnadnění, aniž by to jakkoliv ohrozilo míru ochrany. V tomto ohledu Komise chápe, podporuje a sleduje potřeby a cíle průmyslu.

Jedním příkladem nedostatečné harmonizace je ochrana leteckého nákladu. Bod 6.2 písm. b) přílohy nařízení (ES) č. 2320/2002 umožňuje, aby pravidla pro schválené agenty vymezil příslušný orgán. V důsledku toho existuje 25 systémů jednotlivých členských států a z toho plyne i možné narušení hospodářské soutěže a neschopnost průmyslu využívat svobod jednotného trhu.

Další harmonizaci je možné podrobněji rozpracovat v prováděcích předpisech. Například u zmiňované ochrany nákladu pak bude možné propojit požadavky v oblasti ochrany na schválené agenty a známé odesílatele s konceptem oprávněného hospodářského subjektu vyvinutým v celních předpisech Společenství.

Zvýšená harmonizace je rovněž zásadním prvkem jednorázové bezpečnostní kontroly („one-stop security“) – zásady, podle níž transferové a tranzitní cestující, zavazadla a náklad není třeba podrobovat opětovné detekční kontrole, jelikož je možné důvěřovat tomu, že na výchozím letišti odletu byly dodrženy základní úrovně ochrany. Tento prvek je opět výhodou pro provozovatele působící na vysoce konkurenčním trhu.

Kromě důvodů zjednodušení a harmonizace může přepracování rovněž zajistit větší jasnost. Složitost prvků obsažených v nařízení ukázala, že existuje možnost různých výkladů právních požadavků. Některé části textu jsou rovněž nejednoznačné. Jasnost přispěje k účinnému provádění norem ochrany a k právní jistotě.

Cílem navrhovaného nového nařízení je tyto problémy řešit zlepšením celkové jasnosti a právní jistoty (a tedy i kvality) právního předpisu, a zmenšit tak možnost nesprávných výkladů.

Byla již zmíněna nepružnost vyplývající ze zahrnutí podrobných provozních a technických norem v právním předpise přijímaném postupem spolurozhodování. Komise zastává názor, že schopnost rychle jednat a reagovat na rizika, která se v průběhu času neustále mění, má zásadní význam pro zlepšení celkové úrovně ochrany. Tato schopnost v případě potřeby rychle jednat a reagovat by měla převážit nad možnými obavami týkajícími se institucionální rovnováhy při vypracovávání právních předpisů. Tímto přístupem samozřejmě není dotčena výhrada přezkumu, která přísluší Evropskému parlamentu u prováděcích právních předpisů přijímaných postupem projednávání ve výboru.

Dalším problematickým aspektem je rovněž skutečnost, že platné nařízení je veřejně dostupné. Proto budou veřejně dostupné i veškeré jeho změny. Podle Komise není vhodné, aby byly podrobná opatření a postupy k zajištění ochrany zveřejňovány, neboť potenciální teroristé by mohli tyto údaje zneužít k nalezení slabin v ochraně letectví za účelem spáchání protiprávních činů. Podobně ani zveřejňování nového vývoje v oblasti ochrany není ve veřejném zájmu. Tento problém je možné vyřešit zahrnutím provozních podrobností do prováděcích předpisů.

- **Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu**

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví. Cílem tohoto návrhu je tento právní předpis nahradit.

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Cílem návrhu je nahradit platné nařízení za účelem vytvoření lepšího právního předpisu na základě čtyř zásad: zjednodušení, harmonizace, větší jasnosti a zvýšení úrovně ochrany.

2. KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Konzultace zúčastněných stran**

Metody konzultací, hlavní odvětví, na něž se konzultace zaměřují, a obecný profil respondentů

Hlavní zainteresované organizace zastupující letecké společnosti, letiště, piloty a odbavovací společnosti pro náklad se aktivně účastnily v pracovní skupině, která byla Komisi nápomocna při vypracovávání norem, jež jsou promítnuty do návrhu Komise.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

Zainteresované organizace obecně podporují cíl spočívající ve snížení detailnosti rámcového právního předpisu, ovšem za předpokladu, že se budou moci aktivně účastnit vypracovávání doplňujících prováděcích předpisů.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Nebylo třeba využít externích odborných konzultací.

- **Posouzení dopadů**

Vzhledem k tomu, že cílem návrhu je nahradit platné rámcové nařízení, nebude mít jeho přijetí žádný dopad. Za daných okolností byl proto za nejvhodnější považován dialog se zainteresovanými organizacemi, a nikoliv formální posouzení dopadů.

Právní předpis nemá žádný sociální dopad ani žádný dopad na životní prostředí.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

- **Shrnutí navrhovaných opatření**

Až na jedinou výjimku si Komise nepřeje přepracováním nařízení (ES) č. 2320/2002 zásadně měnit své pravomoci v oblasti ochrany civilního letectví. Navrhuje se spíše změna rovnováhy právních ustanovení mezi těmi, jež jsou obsažena v rámcovém právním předpisu (platné nařízení (ES) č. 2320/2002 ve znění nařízení (ES) č. 849/2003), a těmi, jež jsou obsažena v prováděcích právních předpisech, kterých je v současnosti sedm: nařízení Komise (ES) č. 622/2003, 1217/2003, 1486/2003, 68/2004, 1138/2004, 781/2005 a 857/2005.

Nařízení (ES) č. 2320/2002 by tak bylo nahrazeno zjednodušeným, jasnějším nařízením, které stanoví obecné zásady. Podrobnosti vyňaté z rámcového právního předpisu by pak byly vtěleny do prováděcích předpisů, které by byly odpovídajícím způsobem změněny.

V této souvislosti je třeba poznamenat, že příslušný návrh je přibližně o polovinu kratší než platné nařízení.

Jediná dodatečná pravomoc, o niž Komise usiluje, se týká pravidel pro opatření k zajištění ochrany za letu. Ta zahrnují široké spektrum témat, jakými jsou například přístup do pilotní kabiny, neukáznění cestující a členové bezpečnostního doprovodu (tzv. „sky marshals“). V současnosti neexistuje žádný právní předpis Společenství, který by zahrnoval opatření k zajištění ochrany za letu. Podle Komise by bylo nejlepší vypracovat příslušná harmonizovaná pravidla v rámci právních předpisů v oblasti ochrany letectví, a to prostřednictvím prováděcích právních předpisů. Je však nutné zdůraznit, že tyto prováděcí právní předpisy budou vypracovány pouze tehdy, pokud budou tato pravidla považována na úrovni Společenství za potřebná. Je rovněž třeba poznamenat, že Komise nehodlá členským státům předepisovat, aby přijímaly členy bezpečnostního doprovodu na palubu letadel, a cílem návrhu rozhodně není změna stávající svrchovanosti v této oblasti.

- **Právní základ**

Ustanovení čl. 80 odst. 2 Smlouvy o ES

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se použije, nespadá-li návrh do výlučné působnosti Společenství.

Členské státy nemohou uspokojivě dosáhnout cílů návrhu z tohoto důvodu / těchto důvodů.

Vzhledem k rozsahu problematiky ochrany letectví v rámci celého Společenství a velmi pokročilému stavu vnitřního leteckého trhu lze těchto cílů dosáhnout lépe na úrovni Společenství než na úrovni jednotlivých členských států.

Cíle návrhu budou lépe dosaženy prostřednictvím opatření na úrovni Společenství z tohoto důvodu / těchto důvodů.

Platné nařízení již prokázalo, proč jsou opatření na úrovni Společenství nejvhodnější.

Platné nařízení již prokázalo, že přístup Společenství k ochraně letectví zvyšuje jak celkový standard, tak vzájemnou důvěru mezi členskými státy.

Stejně jako v případě platného právního předpisu, který má být tímto návrhem nahrazen, lze cílů navrhovaného nového předpisu dosáhnout lépe na úrovni Společenství, a to vzhledem k rozsahu problematiky ochrany letectví v rámci celého Společenství a pokročilému stavu vnitřního leteckého trhu.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z tohoto důvodu / těchto důvodů.

Stejně jako platný právní předpis i navrhovaný nový předpis stanoví společné základní normy, ale umožňuje členským státům uplatňovat přísnější opatření, pokud je to s ohledem na příslušnou hrozbu opodstatněné.

Návrh se nezabývá otázkou financování ochrany. Otázka, kdo má platit za ochranu – zda průmysl nebo stát – byla hlavním tématem diskusí při přijímání nařízení č. 2320/2002. Tehdejším závěrem byl závazek obsažený v interinstitucionálním prohlášení, podle kterého se

Komise zavázala provést výzkum, který by měl „zejména řešit způsob, jakým se na financování [bezpečnosti letectví] podílejí veřejné orgány a provozovatelé a předat Evropskému parlamentu a Radě výsledky a případné návrhy“. Tento výzkum byl proveden a jeho výsledky byly v září 2004 zveřejněny a umístěny na internetovou stránku Komise: http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Závěry zprávy budou sloužit jako základ pro sdělení Komise, které se bude zabývat financováním ochrany ve všech oborech dopravy. Tato činnost je naplánována v pracovním programu Komise na rok 2005 a měla by být završena do konce roku 2005. Legislativní iniciativa k nahrazení nařízení č. 2320/2002 tedy nepředjímá ani budoucí sdělení Komise, ani způsob, jakým je dnes ochrana financována v rámci Společenství.

- **Volba nástrojů**

Navrhované nástroje: nařízení.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené z tohoto důvodu / těchto důvodů:

Návrh nahrazuje platné nařízení. Nařízení bylo původně považováno za nejvhodnější nástroj a) k zajištění jednotného uplatňování pravidel v rámci Společenství a b) k zajištění co nejrychlejšího přijetí společných pravidel po událostech ze dne 11. září 2001.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Společenství.

5. DALŠÍ INFORMACE

- **Zjednodušení**

Návrh umožňuje zjednodušení právních předpisů.

Postupem času se ukázalo, že nařízení (ES) č. 2320/2002 je příliš podrobné a že je třeba jej zjednodušit. Při takto dopodrobna rozpracovaném rámcovém nařízení přijímaném postupem spolurozhodování je právní revize k zohlednění technického či provozního vývoje velmi obtížná.

Bod 4.1. odst. 1 přílohy nařízení tak například stanoví dva způsoby detekční kontroly cestujících – fyzickou prohlídkou (hmatem) nebo kontrolou pomocí průchozího detektoru kovů. V dohledné budoucnosti však nové technologické formy detekční kontroly cestujících nabídnou realistický a velmi přesný alternativní způsob odhalování zakázaných předmětů. Jiné technologie, než jaké jsou popsány v bodě 4.1. odst. 1 přílohy nařízení, však bohužel nemohou být za tímto účelem používány, dokud nebude příloha odpovídající způsobem změněna. Vzhledem k tomu, že tato změna podléhá postupu spolurozhodování, není možné ji provést rychle, což může mít negativní vliv na letectví. A to je pouze jeden z mnoha příkladů.

Přijetí návrhu by vedlo ke zrušení nařízení č. 2320/2002 a také nařízení č. 849/2004, které jej pozměnilo. Tento návrh je tedy v souladu se závazkem Komise odstraňovat byrokracii tak, že se nejprve zruší platné právní předpisy – zásada „nové za staré“.

Tento návrh je obsažen v klouzavém programu Komise na aktualizaci a zjednodušení *acquis communautaire* a v pracovním a legislativním programu Komise pod značkou 2005/TREN/016.

- **Zrušení platných právních předpisů**

Přijetí tohoto návrhu povede ke zrušení platných právních předpisů.

- **Evropský hospodářský prostor**

Navržený právní předpis se týká záležitosti EHP, a proto by měl být rozšířen na Evropský hospodářský prostor.

- **Podrobné vysvětlení návrhu**

Článek 1 obsahuje cíle, tj. stanovení společných pravidel pro zabezpečení civilního letectví před protiprávními činy. Článek 1 se nijak zásadně neliší od článku 1 nařízení (ES) č. 2320/2002.

Článek 2 se týká oblasti působnosti. Nové znění bylo oproti platnému nařízení vyjasněno, aby byla poskytnuta právní jistota, že se nařízení vztahuje na letiště pro civilní letectví ve Společenství, na provozovatele poskytující služby na těchto letištích i na subjekty vykonávající činnosti spjaté s ochranou letectví u letů z těchto letišť (například zařízení pro zásobování letadel potravinami a pro odbavení nákladu, která se nacházejí vně hranice letiště).

Článek 3 stanoví definice.

Článek 4 odkazuje na společné normy, které budou stanoveny v právních předpisech Společenství, včetně opatření, která by měla být obsažena v prováděcích předpisech.

Článek 5 umožňuje členským státům uplatňovat přísnější opatření. Tato zásada je stejná jako v článku 6 nařízení (ES) č. 2320/2002. Nový návrh však vyžaduje, aby členské státy prováděly hodnocení rizika a aby byly schopny tato opatření obecně odůvodnit, pokud je o to Komise požádá. Tímto způsobem jsou zohledněny obavy zainteresovaných subjektů, že by vnitrostátní orgány mohly průmysl zatěžovat dodatečnými požadavky v oblasti ochrany, aniž by musely svá opatření odůvodňovat. Opatření přijatá členskými státy v reakci na konkrétní informace o hrozbě nesmí být tímto právním předpisem dotčena, a proto se na zvýšené požadavky v oblasti ochrany pro jednotlivé lety požadavky tohoto článku nevztahují.

Článek 6 je nový. Zabývá se situací, kdy třetí země vyžaduje na letech z letišť Společenství jiná opatření k zajištění ochrany, než jaká jsou stanovena v právních předpisech Společenství.

Článek 7 opakuje požadavek (v současnosti obsažený v čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 2320/2002), podle kterého by měl být v každém členském státě pouze jeden orgán odpovědný za koordinaci a kontrolu provádění požadavků pro ochranu letectví.

Články 8–12 vyžadují, aby existovaly programy ochrany na úrovni členských států, letišť a leteckých dopravců, jakož i pro všechny ostatní subjekty vykonávající činnosti spjaté s ochranou letectví. Příslušná ustanovení se nijak zásadně neliší od povinností obsažených v čl. 5 odst. 1 a čl. 5 odst. 4 platného právního předpisu, ale poprvé je zde v právním předpise Společenství program ochrany formálně vyžadován i od jiných subjektů, jakými jsou

například odbavovací společnosti pro náklad či společnosti zásobující letadla potravinami. Tento požadavek programů ochrany odráží stávající osvědčené postupy v odvětví letectví, a nepředstavuje tedy pro průmysl nebo správní orgány významnou zátěž.

Článek 13 stanoví pro každý členský stát povinnost kontrolovat dodržování prostřednictvím národního programu kontroly kvality. Tento článek obsahuje povinnosti stanovené v čl. 5 odst. 3 a čl. 7 odst. 1 nařízení (ES) č. 2320/2002.

Článek 14 umožňuje provádění inspekcí Komise mimo jiné na letištích Společenství. Je v podstatě stejný jako platná ustanovení čl. 7 odst. 2 až 4 nařízení (ES) č. 2320/2002.

Článek 15 se týká šíření informací.

Článek 16 stanoví výbor, který bude Komisi nápomocen při vypracovávání prováděcích právních předpisů. Je v zásadě stejný jako článek 9 nařízení (ES) č. 2320/2002.

Článek 17 nahrazuje platný článek 10 týkající se ochrany letů z třetích zemí. Počítá s uzavíráním dohod mezi Společenstvím a třetími zeměmi, které by umožňovaly, aby transferové cestující, zavazadla a náklad nebylo třeba na letištích Společenství podrobovat opětovné detekční kontrole a/nebo dodatečným bezpečnostním kontrolám.

Článek 18 stanoví povinnost zavedení sankcí proti těm, kteří neplní požadavky Společenství pro ochranu letectví. Tento požadavek je stejný jako ve stávajícím článku 12 nařízení (ES) č. 2320/2002.

Články 19 a 20 ruší platné nařízení a nahrazují jej tímto novým právním předpisem. Umožňuje se postupné provádění, aby platné prováděcí předpisy, které doplňují nařízení (ES) č. 2320/2002, mohly být aktualizovány postupem projednávání ve výboru s cílem sladit je s novým předpisem, aby při zrušení platného nařízení nevzniklo právní vakuum.

Pokud jde o přílohu nového předpisu, je strukturována stejně jako příloha k nařízení (ES) č. 2320/2002. Obsah každé kapitoly přílohy však byl zjednodušen na obecný soubor zásad. Potřebná pravidla by pak měla být vypracována v podobě prováděcích právních předpisů. Například nová kapitola 4 týkající se cestujících a kabinových zavazadel je přibližně o polovinu kratší než stávající kapitola 4. Pouze kapitola 10 týkající se opatření k zajištění ochrany za letu se v platném nařízení nenachází.

2005/0191 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o společných pravidlech v oblasti ochrany civilního letectví

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise[1],

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[2],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[3],

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy[4],

vzhledem k těmto důvodům:

(1) K ochraně osob a zboží v rámci Evropské unie je třeba stanovením společných pravidel pro zabezpečení civilního letectví chránit civilní letadla před protiprávními činy. Tohoto cíle má být dosaženo stanovením společných pravidel a společných norem v oblasti ochrany letectví, jakož i mechanismů pro kontrolu jejich dodržování.

(2) V zájmu ochrany civilního letectví obecně je záhodno poskytnout základnu pro společný výklad přílohy 17, ve znění vydání z dubna 2002, chicagské Úmluvy o mezinárodním civilním letectví ze dne 7. prosince 1944.

(3) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002 ze dne 16. prosince 2002, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví[5], bylo přijato v reakci na události ze dne 11. září 2001 ve Spojených státech amerických.

(4) Obsah nařízení (ES) č. 2320/2002 je nutné přezkoumat s ohledem na získané zkušenosti a uvedené nařízení je třeba nahradit novým právním předpisem, jehož cílem je zjednodušit, harmonizovat a vyjasnit stávající pravidla a zlepšit úrovně ochrany.

---

1 Úř. věst. C […], […], s. […].
2 Úř. věst. C […], […], s. […].
3 Úř. věst. C […], […], s. […].
4 Úř. věst. C […], […], s. […].
5 Úř. věst. L 355, 30.12.2002, s. 1.

(5) Vzhledem k potřebě větší pružnosti při přijímání opatření a postupů k zajištění ochrany s cílem zohlednit měnící se hodnocení rizik a umožnit zavádění nových technologií by měl nový právní předpis stanovit základní zásady toho, co je třeba učinit k zabezpečení civilního letectví před protiprávními činy, aniž by zacházel do technických a procesních podrobností týkajících se způsobu jejich provádění.

(6) Nový právní předpis by se měl vztahovat na letiště pro civilní letectví nacházející se na území členského státu, na provozovatele poskytující služby na těchto letištích a na subjekty, které poskytují zboží a/nebo služby na tato letiště nebo jejich prostřednictvím.

(7) Aniž je dotčena Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, sjednaná v Tokiu v roce 1963, Úmluva o potlačení protiprávního zmocnění se letadel, sjednaná v Haagu v roce 1970, a Úmluva o potlačování protiprávních činů ohrožujících bezpečnost civilního letectví, sjednaná v Montrealu v roce 1971, měl by nový právní předpis zahrnovat opatření k zajištění ochrany, která platí na palubě letadel leteckých dopravců Společenství nebo během jejich letů.

(8) Různé druhy civilního letectví nemusí nutně představovat stejný stupeň ohrožení. Při stanovování společných norem v oblasti ochrany letectví je třeba zohlednit velikost letadla, povahu letecké činnosti a/nebo četnost leteckých činností na letištích, aby bylo možné udělit odchylky.

(9) Členským státům by rovněž mělo být umožněno uplatňovat na základě hodnocení rizika přísnější opatření, než jsou ta, která budou stanovena. Komise by však měla mít možnost tato přísnější opatření posoudit a rozhodnout, zda je smí příslušný členský stát nadále uplatňovat.

(10) Třetí země mohou vyžadovat uplatňování opatření, která se liší od opatření stanovených v tomto právním předpise, u letů z letiště v členském státě do této třetí země nebo přes ni. Aniž jsou dotčeny dvoustranné dohody, jejichž smluvní stranou je Společenství, by však Komise měla mít možnost tato opatření vyžadovaná třetí zemí posoudit a rozhodnout, zda dotčený členský stát, provozovatel nebo jiný subjekt smí tato vyžadovaná opatření nadále uplatňovat.

(11) Ačkoliv může být v rámci jednoho členského státu dva nebo více orgánů či subjektů pověřeno zajišťováním ochrany letectví, měl by každý členský stát určit jeden orgán odpovídající za koordinaci a kontrolu provádění norem ochrany.

(12) V zájmu vymezení odpovědností za provádění společných norem a stanovení toho, jaká opatření se od provozovatelů a ostatních subjektů za tímto účelem vyžadují, by měl každý členský stát vypracovat národní program ochrany civilního letectví. Každý provozovatel letiště, letecký dopravce a subjekt uplatňující normy ochrany letectví by měl rovněž vypracovat, uplatňovat a udržovat program ochrany, aby dodržoval nový právní předpis a jakýkoli platný národní program ochrany civilního letectví.

(13) Ke kontrole dodržování nového právního předpisu a národního programu ochrany civilního letectví by měl každý členský stát vypracovat národní program pro kontrolu kvality ochrany civilního letectví a měl by zajistit jeho plnění.

(14) Ke kontrole uplatňování nového právního předpisu ze strany členských států a rovněž ke zjištění slabin v ochraně letectví je třeba, aby Komise prováděla inspekce, včetně neoznámených inspekcí.

(15) Prováděcí právní předpisy, které stanoví společná opatření a postupy k provádění společných norem a obsahují citlivé skutečnosti týkající se ochrany, spolu se zprávami Komise o inspekcích a odpověďmi vnitrostátních orgánů, je nutné považovat za „utajované skutečnosti EU“ ve smyslu rozhodnutí Komise 2001/844/ES, ESUO, Euratom ze dne 29. listopadu 2001, kterým se mění její jednací řád[6]. Tyto věci se nemají zveřejňovat; mají být zpřístupněny pouze provozovatelům a subjektům majícím oprávněný zájem.

(16) Opatření a postupy nezbytné k provedení tohoto nařízení je třeba přijmout v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi[7].

(17) Aby nemuseli být transferoví cestující a transferová zavazadla podrobováni při příletu letem z třetí země detekční kontrole, což je známo jako zásada jednorázové bezpečnostní kontroly, a aby mohli cestující přilétající takovým letem přicházet do styku s odletovými cestujícími podrobenými detekční kontrole, je vhodné podpořit dohody mezi Společenstvím a třetími zeměmi, které uznají, že normy ochrany uplatňované ve třetí zemi jsou rovnocenné normám Společenství.

(18) Je třeba stanovit sankce za porušení ustanovení tohoto nařízení. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1
Cíle

1. Toto nařízení stanoví společná pravidla pro zabezpečení civilního letectví před protiprávními činy.

   Poskytuje také základnu pro společný výklad přílohy 17, ve znění vydání z dubna 2002, chicagské Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944.

2. Prostředky k dosažení cílů stanovených v odstavci 1 jsou tyto:

   a) stanovení společných pravidel a společných norem v oblasti ochrany letectví,

   b) mechanismy pro kontrolu jejich dodržování.

---

6 Úř. věst. L 317, 3.12.2001, s. 1.
7 Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

Článek 2
Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na:

a) všechna letiště pro civilní letectví nacházející se na území členského státu;

b) všechny provozovatele, včetně leteckých dopravců, kteří poskytují služby na letištích podle písmene a);

c) všechny subjekty, které provozují činnost z prostorů nacházejících se uvnitř či vně prostorů letiště a které poskytují zboží a/nebo služby na letiště podle písmene a) nebo jejich prostřednictvím.

Článek 3
Definice

Pro účely tohoto nařízení se:

(1) „civilním letectvím“ rozumí jakákoliv letecká činnost, obchodní i neobchodní, pravidelná i nepravidelná, avšak vyjma činností provozovaných státními letadly podle článku 3 chicagské Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944;

(2) „ochranou letectví“ rozumí kombinace opatření a lidských a hmotných zdrojů potřebných k zabezpečení civilního letectví před protiprávními činy;

(3) „provozovatelem“ rozumí osoba, organizace či společnost realizující leteckou činnost nebo nabízející její realizaci;

(4) „leteckým dopravcem“ rozumí podnik letecké dopravy držící platnou provozní licenci;

(5) „leteckým dopravcem Společenství“ rozumí letecký dopravce držící platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92[8];

(6) „zakázanými předměty“ rozumí zbraně, výbušniny či jiná nebezpečná zařízení, předměty nebo látky, které lze použít k spáchání protiprávního činu;

(7) „detekční kontrolou“ rozumí uplatnění technických nebo jiných prostředků určených k zjištění a/nebo odhalení zakázaných předmětů;

(8) „bezpečnostní kontrolou“ rozumí uplatnění prostředků, kterými lze zabránit proniknutí zakázaných předmětů;

(9) „kontrolou vstupu“ rozumí uplatnění prostředků, které brání vniknutí neoprávněných osob či vozidel bez oprávnění nebo obojího jmenovaného;

---

[8] Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1.

(10) „provozní částí letiště“ rozumí pohybová plocha letiště, přilehlý terén a budovy nebo jejich části, kam je vstup omezen;

(11) „veřejným prostorem letiště“ rozumí ty části letiště, přilehlého terénu a budov nebo jejich částí, které nejsou provozní částí letiště;

(12) „vyhrazeným bezpečnostním prostorem“ rozumí ten prostor provozní části letiště, kde je kromě omezení vstupu uplatňována kontrola vstupu;

(13) „vymezeným prostorem“ rozumí prostor oddělený kontrolou vstupu buď od vyhrazených bezpečnostních prostorů, nebo, je-li sám vymezený prostor vyhrazeným bezpečnostním prostorem, od ostatních vyhrazených bezpečnostních prostorů letiště;

(14) „ověřením spolehlivosti“ rozumí verifikovatelné ověření totožnosti osoby, včetně případné trestné činnosti, jako součást posouzení osobní způsobilosti k přístupu bez doprovodu do vyhrazených bezpečnostních prostorů;

(15) „transferovými cestujícími, zavazadly nebo nákladem“ rozumí cestující, zavazadla nebo náklad odlétající jiným letadlem, než kterým přiletěli;

(16) „tranzitními cestujícími, zavazadly nebo nákladem“ rozumí cestující, zavazadla nebo náklad odlétající týmž letadlem, kterým přiletěli;

(17) „potenciálně nebezpečným cestujícím“ rozumí cestující, který je buď osobou deportovanou, osobou, jíž byl vstup do země z imigračních důvodů odepřen, nebo osobou, která je ve vazbě;

(18) „kabinovým zavazadlem“ rozumí zavazadlo určené k přepravě v kabině letadla;

(19) „zapsaným zavazadlem“ rozumí zavazadlo určené k přepravě v nákladovém prostoru letadla;

(20) „doprovázeným zapsaným zavazadlem“ rozumí zavazadlo přijaté k přepravě v nákladním prostoru letadla a patřící cestujícímu, který zavazadlo odbavil a který je v letadle;

(21) „poštovními zásilkami leteckého dopravce“ rozumí poštovní zásilky, jejichž odesílatelem i adresátem je letecký dopravce;

(22) „materiály leteckého dopravce“ rozumí buď materiály, jejichž odesílatelem i příjemcem je letecký dopravce, nebo materiály, které letecký dopravce používá;

(23) „nákladem“ rozumí jakýkoli majetek určený k přepravě v letadle, jiný než zavazadla, poštovní zásilky leteckého dopravce a materiály leteckého dopravce a palubní zásoby;

(24) „schváleným agentem“ rozumí letecký dopravce, agent, zasilatel nebo jakýkoli podobný subjekt, který zajišťuje bezpečnostní kontroly podle tohoto nařízení týkající se nákladu;

(25) „známým odesílatelem“ rozumí odesílatel nákladu, jehož postupy splňují společná pravidla a normy ochrany dostatečné k tomu, aby mohl být tento náklad přepravován v jakémkoli letadle bez další detekční kontroly;

(26) „stálým odesílatelem“ rozumí odesílatel nákladu, jehož postupy splňují společná pravidla a normy ochrany dostatečné k tomu, aby mohl být tento náklad přepravován v letadle určeném pouze pro nákladní dopravu bez další detekční kontroly;

(27) „kontrolou letadla“ rozumí prohlídka těch částí vnitřních prostor letadla, do kterých mohli mít přístup cestující, spolu s prohlídkou nákladového prostoru letadla s cílem odhalit zakázané předměty a protiprávní činy namířené proti letadlu;

(28) „prohlídkou letadla“ rozumí prohlídka vnitřních prostor a přístupného povrchu letadla s cílem odhalit zakázané předměty a protiprávní činy namířené proti letadlu;

(29) „členem bezpečnostního doprovodu“ rozumí osoba, kterou zaměstnává členský stát k tomu, aby cestovala v letadle leteckého dopravce, kterému tento členský stát vydal licenci, za účelem ochrany tohoto letadla a osob na jeho palubě před protiprávními činy.

Článek 4
Společné normy

1. Společné normy pro zabezpečení civilního letectví před protiprávními činy jsou stanoveny v příloze.

2. Prováděcí opatření a postupy ke společným normám podle odstavce 1 se stanoví postupem podle čl. 16 odst. 2.

Tato opaření se musejí týkat zejména:

a) metod detekční kontroly, kontroly vstupu a dalších bezpečnostních kontrol;

b) metod provádění kontrol letadel a prohlídek letadel;

c) zakázaných předmětů;

d) technických parametrů a akceptačních testů vybavení;

e) požadavků na nábor a školení pracovníků;

f) vymezení kritických částí vyhrazených bezpečnostních prostorů;

g) povinností a postupů ověřování schválených agentů, známých odesílatelů a stálých odesílatelů;

h) kategorií osob a zboží, které jsou z objektivních důvodů podrobovány zvláštním postupům v oblasti ochrany nebo jsou osvobozeny od detekční kontroly, kontroly vstupu nebo dalších bezpečnostních kontrol.

Odchylně od společných norem podle odstavce 1 se mohou opatření a postupy týkat také detekční kontroly, kontroly vstupu nebo dalších bezpečnostních kontrol, které zajišťují dostatečnou úroveň ochrany na letištích nebo v jejich vymezených prostorách. Tato alternativní opatření musejí být podložena důvody souvisejícími s velikostí letadla, povahou letecké činnosti a/nebo četností leteckých činností na dotčených letištích.

3. Členské státy zajistí uplatňování společných norem podle odstavce 1.

Článek 5

Přísnější opatření uplatňovaná členskými státy

1. Členské státy mohou uplatňovat přísnější opatření, než jsou společné normy podle článku 4. V takovém případě postupují na základě hodnocení rizika a v souladu s právem Společenství. Přísnější opatření musejí být relevantní, objektivní, nediskriminující a úměrná příslušnému riziku.

   Členské státy tato opatření oznámí Komisi.

2. Komise může přezkoumat provádění odstavce 1 a po konzultaci s výborem podle čl. 16 odst. 1 může rozhodnout, zda členský stát smí nadále tato opatření uplatňovat.

   Komise sdělí své rozhodnutí Radě a členským státům.

   Do jednoho měsíce poté, co Komise rozhodnutí sdělí, může členský stát toto rozhodnutí předložit Radě. Rada může do tří měsíců přijmout kvalifikovanou většinou jiné rozhodnutí.

3. Ustanovení odst. 1 druhého pododstavce a odstavce 2 se nepoužijí, pokud jsou příslušná přísnější opatření omezena na určitý let realizovaný konkrétního dne.

Článek 6

Opatření k zajištění ochrany vyžadovaná třetími zeměmi

1. Aniž jsou dotčeny dvoustranné dohody, kterých je Společenství smluvní stranou, sdělí členský stát Komisi opatření, která třetí strana vyžaduje, pokud se liší od společných norem podle článku 4 v případě letů z letiště v členském státě do příslušné třetí země nebo přes ni.

2. Komise přezkoumá na žádost dotčeného členského státu nebo z vlastního podnětu provádění odstavce 1 a po konzultaci s výborem podle čl. 16 odst. 1 může rozhodnout, zda dotčený členský stát, provozovatel nebo jiný subjekt smí nadále tato opatření uplatňovat.

   Komise sdělí své rozhodnutí Radě a členským státům.

3. Odstavce 1 a 2 se nepoužijí, pokud:

   a) dotčený členský stát uplatňuje dotčená opatření v souladu s článkem 5; nebo

b) je požadavek třetí země omezen na určitý let realizovaný konkrétního dne.

Článek 7
Vnitrostátní orgán

Pokud jsou v rámci jednoho členského státu pověřeny zajišťováním ochrany letectví dva nebo více orgánů či subjektů, určí tento členský stát jeden orgán (dále jen „vnitrostátní orgán“) odpovídající za koordinaci a kontrolu provádění společných norem podle článku 4.

Článek 8
Programy

Členské státy, provozovatelé letišť, letečtí dopravci a jiné subjekty uplatňující normy ochrany letectví odpovídají za vypracování, uplatňování a udržování svých příslušných programů ochrany způsobem stanoveným v článcích 9 až 12.

Členské státy kromě toho vykonávají obecnou funkci kontroly kvality, která je vymezena v článku 13.

Článek 9
Národní program ochrany civilního letectví

1. Každý členský stát musí vypracovat, uplatňovat a udržovat národní program ochrany civilního letectví.

   V tomto programu se vymezí odpovědnosti za provádění společných norem podle článku 4 a popíší opatření, která se od provozovatelů a ostatních subjektů za tímto účelem vyžadují.

2. Vnitrostátní orgán zpřístupní příslušné části svého národního programu ochrany civilního letectví v písemné podobě provozovatelům a subjektům majícím oprávněný zájem.

Článek 10
Program ochrany letiště

1. Každý provozovatel letiště musí vypracovat, uplatňovat a udržovat program ochrany letiště.

   V tomto programu se popíší metody a postupy, kterými se musí provozovatel letiště řídit, aby dodržoval toto nařízení a národní program ochrany civilního letectví členského státu, v němž se dané letiště nachází.

   V programu musí být také popsán způsob, jakým provozovatel letiště sleduje dodržování těchto metod a postupů.

2. Program ochrany letiště se předloží vnitrostátnímu orgánu.

Článek 11

Program ochrany leteckého dopravce

1. Každý letecký dopravce musí vypracovat, uplatňovat a udržovat program ochrany leteckého dopravce.

   V tomto programu se popíší metody a postupy, kterými se musí letecký dopravce řídit, aby dodržoval toto nařízení a národní program ochrany civilního letectví členského státu, z něhož poskytuje služby.

   V programu musí být také popsán způsob, jakým letecký dopravce sleduje dodržování těchto metod a postupů.

2. Program ochrany leteckého dopravce se na vyžádání předloží vnitrostátnímu orgánu.

Článek 12

Program ochrany subjektu uplatňujícího normy ochrany letectví

1. Každý subjekt uplatňující normy ochrany letectví musí vypracovat, uplatňovat a udržovat program ochrany.

   V tomto programu se popíší metody a postupy, kterými se musí daný subjekt řídit, aby dodržoval toto nařízení a národní program ochrany civilního letectví členského státu, v němž se subjekt nachází.

   V programu musí být také popsán způsob, jakým má samotný subjekt sledovat dodržování těchto metod a postupů.

2. Program ochrany subjektu uplatňujícího normy ochrany letectví se na vyžádání předloží vnitrostátnímu orgánu.

Článek 13

Národní program kontroly kvality

1. Každý členský stát musí vypracovat národní program kontroly kvality a zajistit jeho plnění.

   Tento program musí členským státům umožnit kontrolu kvality ochrany civilního letectví s cílem sledovat dodržování tohoto nařízení a svého národního programu ochrany civilního letectví.

2. Specifikace národního program kontroly kvality se přijmou postupem podle čl. 16 odst. 2.

   Program musí umožnit rychlé zjištění a nápravu nedostatků. Musí rovněž zajistit, aby všechna letiště, provozovatelé a ostatní subjekty, kteří jsou odpovědní za uplatňování norem ochrany a kteří se nacházejí na území dotčeného členského státu, byli pravidelně sledováni vnitrostátním orgánem nebo se nacházeli pod jeho dozorem.

Článek 14
Inspekce Komise

1. Komise provádí ve spolupráci s vnitrostátním orgánem inspekce, včetně inspekcí letišť, provozovatelů a subjektů uplatňujících normy ochrany letectví, aby sledovala, jak členské státy uplatňují toto nařízení, a aby zjistila slabiny v ochraně letectví. Za tímto účelem informuje vnitrostátní orgán Komisi písemně o všech letištích pro civilní letectví na svém území, s výjimkou těch, na něž se vztahuje čl. 4 odst. 2 třetí pododstavec.

   Postupy pro provádění inspekcí Komise se přijmou postupem podle čl. 16 odst. 2.

2. Inspekce Komise prováděné na letištích, u provozovatelů a jiných subjektů uplatňujících normy ochrany letectví nejsou oznamovány.

3. Každá zpráva o inspekci Komise se sdělí vnitrostátnímu orgánu dotčeného členského státu, který v odpovědi uvede opatření přijatá k nápravě zjištěných nedostatků.

   Zpráva se poté spolu s odpovědí vnitrostátního orgánu sdělí všem ostatním vnitrostátním orgánům.

Článek 15
Šíření informací

Tyto dokumenty se pro účely rozhodnutí 2001/844/ES, ESUO, Euratom považují za „utajované dokumenty EU“ a nezveřejňují se:

a) opatření a postupy podle čl. 4 odst. 2, pokud obsahují citlivé skutečnosti týkající se ochrany;

b) zprávy o inspekcích Komise a odpovědi vnitrostátních orgánů podle čl. 14 odst. 3.

Článek 16
Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor (dále jen „výbor“).

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

   Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je jeden měsíc.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 17
Třetí země

V souladu s článkem 300 Smlouvy mohou být mezi Společenstvím a třetí zemí uzavřeny dohody, které uznají, že normy ochrany uplatňované ve třetí zemi jsou rovnocenné normám Společenství.

Článek 18
Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná pro zajištění jejich provádění. Stanovené sankce musejí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 19
Zrušení

Zrušuje se nařízení (ES) č. 2320/2002.

Článek 20
Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne […], s výjimkou čl. 4 odst. 2, čl. 13 odst. 2, čl. 14 odst. 1 a článku 16, které se použijí ode dne vstupu v platnost.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda / předsedkyně	*předseda / předsedkyně*

PŘÍLOHA

SPOLEČNÉ NORMY PRO ZABEZPEČENÍ CIVILNÍHO LETECTVÍ PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY (ČLÁNEK 4)

1. OCHRANA LETIŠTĚ

1.1 Požadavky na projektování letiště

1. Při projektování a stavbě nových letištních zařízení nebo úpravách stávajících letištních zařízení musí být plně zohledněny požadavky na provádění společných norem stanovené v této příloze a v prováděcích právních předpisech.

2. Na letištích se vytyčí tyto oblasti:

   a) veřejný prostor letiště,

   b) provozní část letiště,

   c) vyhrazené bezpečnostní prostory a

   d) kritické části vyhrazených bezpečnostních prostorů.

1.2 Kontrola vstupu

1. Vstup do provozní části letiště musí být omezen, aby se zabránilo vniknutí neoprávněných osob a vozidel bez oprávnění do těchto prostorů.

2. Vstup do vyhrazených bezpečnostních prostorů musí být kontrolován, aby se zajistilo, že do těchto prostorů nevniknou neoprávněné osoby a vozidla bez oprávnění.

3. Osobám a vozidlům může být vstup do provozní části letiště a do vyhrazených bezpečnostních prostorů umožněn pouze tehdy, pokud splňují vyžadované podmínky ochrany.

4. Člen letové posádky leteckého dopravce Společenství musí před tím, než mu je vystaven identifikační průkaz posádky, úspěšně projít ověřením spolehlivosti, které provádí členský stát, který vydal leteckému dopravci Společenství licenci.

5. Člen personálu musí před tím, než mu je vystaven letištní identifikační průkaz, který opravňuje k vstupu do vyhrazených bezpečnostních prostorů, úspěšně projít ověřením spolehlivosti, které provádí členský stát, v němž se letiště nachází. Tato povinnost se nevztahuje na členy letové posádky, jimž byly vystaveny identifikační průkazy posádky podle odstavce 4.

1.3 Detekční kontrola osob, které nejsou cestujícími, a nesených předmětů

1. Osoby, které nejsou cestujícími, spolu s nesenými předměty, musí být při vstupu do vyhrazených bezpečnostních prostorů podrobováni stálé namátkové detekční kontrole, aby se zabránilo proniknutí zakázaných předmětů do těchto prostorů.

2. Všechny osoby, které nejsou cestujícími, spolu s nesenými předměty, musí být při vstupu do kritických částí vyhrazených bezpečnostních prostorů podrobováni detekční kontrole, aby se zabránilo proniknutí zakázaných předmětů do těchto částí.

1.4 Prověření vozidel

Vozidla vjíždějící do vyhrazeného bezpečnostního prostoru musejí být prověřena, aby se zabránilo proniknutí zakázaných předmětů do těchto prostorů.

1.5 Dozor, hlídky a další fyzické kontroly

Ve vyhrazených bezpečnostních prostorech a ve všech veřejně přístupných přilehlých prostorech musí být prováděn dozor, hlídky a další fyzické kontroly s cílem zjistit podezřelé chování osob, určit slabiny, které by mohly být využity ke spáchání protiprávního činu, a osoby od těchto činů odradit.

2. VYMEZENÉ PROSTORY LETIŠŤ

Letadla odstavená ve vymezených prostorech letišť, na něž se vztahují alternativní opatření podle čl. 4 odst. 2 třetího pododstavce, musejí být oddělena od letadel, na něž se plně vztahují společné normy stanovené v příloze, aby nebyly ohroženy normy ochrany používané na letadla, cestující, zavazadla a náklad posledně jmenovaných.

3. OCHRANA LETADEL

1. Pokud cestující vystupují z letadla, musí být toto letadlo před odletem podrobeno kontrole letadla, aby se zajistilo, že se v letadle nenacházejí žádné zakázané předměty.

2. Každé letadlo musí být chráněno před neoprávněnými činy.

3. Každé letadlo, které nebylo chráněno před neoprávněnými činy, musí být podrobeno prohlídce letadla.

4. CESTUJÍCÍ A KABINOVÁ ZAVAZADLA

4.1 Detekční kontrola cestujících a kabinových zavazadel

1. Všechny cestující zahajující let, transferové a tranzitní cestující a jejich kabinová zavazadla je nutné podrobit detekční kontrole, aby se zabránilo proniknutí zakázaných předmětů do vyhrazených bezpečnostních prostorů a na palubu letadla.

2. Transferoví cestující a jejich kabinová zavazadla mohou být od detekční kontroly osvobozeni, pokud:

   a) přilétají z členského státu, jestliže ovšem Komise nebo příslušný členský stát neposkytly informace o tom, že tyto cestující a jejich kabinová zavazadla nelze považovat za podrobené detekční kontrole podle společných norem; nebo

b) přilétají z třetí země, s níž má Společenství uzavřenu dohodu podle článku 17, která uznává, že tito cestující a jejich kabinová zavazadla byli podrobeni detekční kontrole podle norem ochrany, které jsou rovnocenné normám Společenství.

3. Tranzitní cestující a jejich kabinová zavazadla mohou být od detekční kontroly osvobozeni, pokud:

a) zůstávají na palubě letadla; nebo

b) nepřicházejí do styku s jinými odletovými cestujícími podrobenými detekční kontrole, než těmi, kteří nastupují do téhož letadla; nebo

c) přilétají z členského státu, jestliže ovšem Komise nebo příslušný členský stát neposkytly informace o tom, že tyto cestující a jejich kabinová zavazadla nelze považovat za podrobené detekční kontrole podle společných norem; nebo

d) přilétají z třetí země, s níž má Společenství uzavřenu dohodu podle článku 17, která uznává, že tito cestující a jejich kabinová zavazadla byli podrobeni detekční kontrole podle norem ochrany, které jsou rovnocenné normám Společenství.

4.2 Ochrana cestujících a kabinových zavazadel

1. Cestující a jejich kabinová zavazadla musejí být od okamžiku, kdy jsou podrobeni detekční kontrole, do odletu letadla, v němž budou přepraveni, chráněni před neoprávněnými činy.

2. Odletoví cestující podrobení detekční kontrole nesmějí přijít do styku s příletovými cestujícími, s výjimkou případů, kdy:

a) cestující přilétají z členského státu, pokud Komise nebo příslušný členský stát neposkytly informace o tom, že tyto příletové cestující a jejich kabinová zavazadla nelze považovat za podrobené detekční kontrole podle společných norem; nebo

b) cestující přilétají z třetí země, s níž má Společenství uzavřenu dohodu podle článku 17, která uznává, že tito cestující a jejich kabinová zavazadla byli podrobeni detekční kontrole podle norem ochrany, které jsou rovnocenné normám Společenství.

4.3 Potenciálně nebezpeční cestující

Potenciálně nebezpeční cestující musejí být před odletem podrobeni odpovídajícím opatřením k zajištění ochrany.

5. ZAPSANÁ ZAVAZADLA

5.1 Detekční kontrola zapsaných zavazadel

1. Všechna zapsaná zavazadla musejí být před naložením do letadla podrobena detekční kontrole.

2. Transferová zapsaná zavazadla mohou být od detekční kontroly osvobozena, pokud:

   a) přilétají z členského státu, jestliže ovšem Komise nebo příslušný členský stát neposkytly informace o tom, že tato zapsaná zavazadla nelze považovat za podrobená detekční kontrole podle společných norem; nebo

   b) přilétají z třetí země, s níž má Společenství uzavřenu dohodu podle článku 17, která uznává, že tato zapsaná zavazadla byla podrobena detekční kontrole podle norem ochrany, které jsou rovnocenné normám Společenství.

3. Tranzitní zapsaná zavazadla mohou být od detekční kontroly osvobozena, pokud zůstávají na palubě letadla.

5.2 Ochrana zapsaných zavazadel

Zapsaná zavazadla, která mají být letadlem přepravena, musejí být od okamžiku, kdy jsou podrobena detekční kontrole nebo převzata do péče leteckého dopravce, podle toho, co nastane dříve, až do odletu letadla, kterým mají být přepravena, chráněna před neoprávněnými činy.

5.3 Spojení zavazadla s cestujícím

1. Každé jednotlivé zapsané zavazadlo musí být identifikováno buď jako doprovázené, nebo nedoprovázené. Zapsané zavazadlo cestujícího, který byl pro let odbaven, ale který na palubu letadla nenastoupil, se identifikuje jako nedoprovázené.

2. Nedoprovázené zapsané zavazadlo se nepřepraví, s výjimkou případů, kdy bylo buď odděleno od cestujícího z příčin, které cestující nemohl ovlivnit, nebo bylo podrobeno dodatečným bezpečnostním kontrolám.

6. NÁKLAD

6.1 Bezpečnostní kontroly nákladu

1. Veškerý náklad musí být před naložením do letadla podroben bezpečnostním kontrolám. Letecký dopravce nepřijme náklad k přepravě v letadle, pokud schválený agent, známý odesílatel nebo stálý odesílatel nepotvrdí uplatnění bezpečnostních kontrol a nepřijme za jejich uplatnění odpovědnost.

2. Transferový náklad musí být podroben bezpečnostním kontrolám, které podrobně stanoví prováděcí právní předpis.

3. Tranzitní náklad může být od bezpečnostních kontrol osvobozen, pokud zůstává na palubě letadla.

6.2 Ochrana nákladu

1. Náklad, který má být letadlem přepraven, musí být od okamžiku, kdy jsou uplatněny bezpečnostní kontroly, do odletu letadla, v němž má být přepraven, chráněn před neoprávněnými činy.

2. Náklad, který není po uplatnění bezpečnostních kontrol dostatečně chráněn před neoprávněnými činy, musí být podroben detekční kontrole.

7. POŠTOVNÍ ZÁSILKY LETECKÉHO DOPRAVCE A MATERIÁLY LETECKÉHO DOPRAVCE

Poštovní zásilky leteckého dopravce a materiály leteckého dopravce musejí být podrobeny bezpečnostním kontrolám, a poté do okamžiku naložení do letadla chráněny, aby se zabránilo proniknutí zakázaných předmětů na palubu letadla.

8. PALUBNÍ ZÁSOBY

Palubní zásoby, včetně palubních zásob potravin, určené k přepravě nebo použití na palubě letadla musejí být podrobeny bezpečnostním kontrolám, a poté do okamžiku naložení do letadla chráněny, aby se zabránilo proniknutí zakázaných předmětů na palubu letadla.

9. LETIŠTNÍ DODÁVKY

Dodávky určené k prodeji nebo použití ve vyhrazených bezpečnostních prostorech letišť, včetně dodávek pro prodejny bezcelního zboží a restaurace, musejí být podrobeny bezpečnostním kontrolám, aby se zabránilo proniknutí zakázaných předmětů do těchto prostorů.

10. OPATŘENÍ K ZAJIŠTĚNÍ OCHRANY ZA LETU

1. Aniž jsou dotčena použitelná pravidla pro bezpečnost letectví, musí být neoprávněným osobám zabráněno v tom, aby za letu vstoupily do kabiny letové posádky.

2. Aniž jsou dotčena použitelná pravidla pro bezpečnost letectví, musí být potenciálně nebezpeční cestující za letu podrobeni odpovídajícím opatřením k zajištění ochrany.

3. Pokouší-li se cestující za letu spáchat protiprávní čin, musí být přijata odpovídající opatření k zajištění ochrany, aby bylo tomuto činu zabráněno.

4. Na palubě letadla nesmí být nošeny zbraně, s výjimkou případů, kdy k tomu dotčený členský stát vydal povolení a kdy byly splněny vyžadované podmínky ochrany.

5. Členové bezpečnostního doprovodu mohou být na palubě letadla nasazeni pouze tehdy, pokud byly splněny vyžadované podmínky ochrany a vyžadované podmínky týkající se školení. Členské státy si ponechávají právo nepovolit nasazení členů bezpečnostního doprovodu na letech leteckých dopravců, jimž vydaly licenci.

6. Odstavce 1 až 5 se vztahují pouze na letecké dopravce Společenství.

11. NÁBOR A ŠKOLENÍ PRACOVNÍKŮ

1. Osoby, které provádějí detekční kontroly, kontroly vstupu nebo další bezpečnostní kontroly nebo které jsou za jejich provádění odpovědné, musejí být přijímány, školeny a osvědčovány tak, aby se zajistilo, že jsou vhodné k přijetí do zaměstnání a kvalifikované k výkonu povinností, které jim budou přiděleny.

2. Osoby jiné než cestující, které potřebují přístup do vyhrazených bezpečnostních prostorů, musejí před tím, než je jim vystaven letištní identifikační průkaz nebo identifikační průkaz posádky, projít školením v oblasti ochrany.

3. Školení podle odstavců 1 a 2 se provádí ve formě počátečního a aktualizačního školení.

4. Školitelé zapojení do školení osob uvedených v odstavcích 1 a 2 musejí být kvalifikovaní.

12. VYBAVENÍ K ZAJIŠTĚNÍ OCHRANY

Vybavení používané k detekční kontrole, kontrole vstupu a dalším bezpečnostním kontrolám musí být schopno provádět dotčené bezpečnostní kontroly.