EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 24.7.2012.
COM(2012) 412 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

2011. GADA ZIŅOJUMS PAR REGULAS (EK) NR. 300/2008 PAR KOPĪGIEM NOTEIKUMIEM CIVILĀS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS JOMĀ ĪSTENOŠANU

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Šā ziņojuma pārskata periods ir no 2011. gada 1. janvāra līdz 31. decembrim.

IEVADS

Pēc pārskatīto aviācijas drošības noteikumu stāšanās spēkā 2010. gada aprīlī, 2011. gads bija pirmais pilnais gads, kurā īstenoja Regulu (EK) Nr. 300/2008 un tās īstenošanas noteikumus. Komisija visu gadu sistemātiski strādāja ar dalībvalstīm un nozari, lai nodrošinātu vienotu šā jaunā juridiskā pamata īstenošanu. Komisijas īstenotais inspekcijas režīms paredzēja noderīgas atsauksmes par nozīmīgākajām problēmām un ļāva identificēt jomas, kurās vajadzīgi nelieli pielāgojumi, lai vēl vairāk palielinātu šā jaunā juridiskā pamata skaidrību.

Ziņojumā aprakstīta Komisijas darbība pārbaužu jomā 2011. gadā un atgādināta notikumu gaita likumdošanas, izmēģinājumu un pētniecības jomā, kā arī starptautiskajās attiecībās.

PIRMĀ DAĻA

INSPEKCIJAS

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Saskaņā ar Regulas (EK) 300/2008 noteikumiem Komisijai ir jāveic dalībvalstu aviācijas drošības iestāžu ("atbilstīgo iestāžu") un lidostu, ekspluatantu un tiesību subjektu inspekcijas. Savienības programma attiecas arī uz Šveici, turpretim Norvēģijā un Islandē (un Lihtenšteinā) inspekcijas notiek saskaņā ar līdzīgiem EBTA Uzraudzības iestādes (EUI) noteikumiem. Inspekciju veikšanai Komisijas rīcībā ir 10 civilās aviācijas drošības inspektoru grupa. Šo inspektoru darbu papildina dalībvalstu, Islandes, Norvēģijas un Šveices ieceltie 87 valstu inspektori, kuru kopskaits pašlaik ir 87. Pielikumā ir tabulas, kurās apkopota visa līdzšinējā Komisijas un EUI atbilstības uzraudzības darbība.

2. VALSTU ATBILSTĪGO IESTĀŽU INSPEKCIJAS

2011. gadā Komisija uzraudzīja 10 atbilstīgās iestādes, kurās visās jau iepriekš bija veiktas Komisijas inspekcijas. Vairākās dalībvalstīs šīs inspekcijas konstatēja ievērojamus uzlabojumus, salīdzinot ar agrāko situāciju. Konstatētie trūkumi 2011. gadā bija līdzīgi 2010. gadā konstatētajiem un visbiežāk bija saistīti ar to, ka nebija pilnībā saskaņotas valstu aviācijas drošības programmas un valstu kvalitātes kontroles programmas ar jauno pamatu, ko veido Regula (EK) Nr. 300/2008.

Pasākumu izpildes ziņā dažās dalībvalstīs joprojām bija vērojams, ka trūkst spējas nepilnību atklāšanai un ātrai novēršanai. Dažas dalībvalstis nebija uzraudzījušas visus prasītos tiesību aktu aspektus, un uzraudzības darbības dažkārt nebija atbilstošas. Visu dalībvalstu tiesību

aktos bija paredzētas sankcijas, taču ne vienmēr tās tika piemērotas gadījumos, kad trūkumi netika laboti nekavējoties.

Finanšu krīze un tās rezultātā izveidojies spiediens uz publiskajiem budžetiem arī ietekmēja valstu atbilstības uzraudzības darbībām pieejamos resursus dažās dalībvalstīs.

3. SĀKOTNĒJĀS INSPEKCIJAS LIDOSTĀS

2011. gadā tika veiktas deviņpadsmit (19) sākotnējās lidostu inspekcijas — tikpat, cik 2010. gadā. Pārbaudes tika veiktas atbilstoši visām nodaļām (lai gan ne katrā inspekcijā). Kopējais tādu pamatpasākumu procentuālais daudzums, kuri tika atzīti par atbilstošiem, 2011. gadā bija 80 %, proti, atbilstības koeficients bija tāds pats kā 2010. gadā.

Tradicionālo pasākumu[1] jomā atklātie trūkumi bieži vien bija saistīti ar cilvēcisko faktoru un nebija īpaši mainījušies, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem. Neatbilstība tradicionālo pasākumu jomā inspicētajās lidostās 2011. gadā visbiežāk bija saistīta ar personāla pārbaužu kvalitāti, kā arī ar dažām prasībām kravas pārvadājumu drošībai. Konkrētāk, problēmas joprojām radīja personāla manuālo pārbaužu neatbilstoša kvalitāte. Kravas pārvadājumu jomā neatbilstība lielākoties bija saistīta ar piemērotāko pārbaudes paņēmienu izvēli, ņemot vērā kravas īpatnības, un šo paņēmienu piemērošanas standartiem. Šīs ar cilvēcisko faktoru saistītās problēmas prasa rūpīgu iedziļināšanos, pirms ir pieejamas jaunas tehnoloģiskas un/vai procedurālas alternatīvas, un tās būtu jārisina ar intensīvu apmācību un uzraudzību.

Turklāt daži papildu pasākumi, kas ieviesti saskaņā ar jaunajiem reglamentējošajiem noteikumiem, 2011. gadā inspicētajās lidostās vēl nebija pilnībā īstenoti. Neatbilstība veidojās saistībā ar patērēšanai lidojumā paredzēto krājumu un lidostu krājumu pārbaudes metodēm un standartiem (kad vēl nebija pilnībā ieviesta droša piegādes ķēde) un nenotikušo riska līmeņa novērtēšanu, kas vajadzīga, lai ieviestu atbilstošus patrulēšanas līdzekļus un noteiktu tās biežumu lidostās. Pilnvarotajām dalībvalstu iestādēm būtu aktīvi jāseko līdzi šo jauno noteikumu īstenošanai.

4. PĀRBAUDES PAR PAVEIKTO DARBU

Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 72/2010 13. pantu Komisija parasti veic ierobežotu skaitu pārbaužu par paveikto darbu. Tādas pārbaudes par paveikto darbu bieži veic gadījumos, kad tikuši konstatēti vairāki nopietni trūkumi sākotnējās inspekcijas laikā, taču izlases kārtībā arī – tomēr ne tik plašas –, lai pārbaudītu valsts atbilstības uzraudzības darbības un ziņošanu. 2011. gadā tika veiktas piecas šādas darbības, un lielākoties apstiprinājās konstatēto trūkumu atbilstoša korekcija.

5. NENOSLĒGTĀS LIETAS, 15. PANTA LIETAS UN JURIDISKĀS PROCEDŪRAS

Inspekcijas lietas paliek nenoslēgtas līdz brīdim, kad Komisija ir pārliecinājusies, ka ir veiktas piemērotas korekcijas darbības. 2011. gadā tika slēgtas 30 lietas (18 par lidostām un 12 par pilnvarotajām iestādēm). Pavisam kopā gada beigās palika nenoslēgtas 12 pilnvaroto iestāžu un 12 lidostu inspekcijas lietas.

[1] Ar "tradicionāliem pasākumiem" domāti pasākumi, kas veikti saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2320/2002 juridisko pamatu.

Ja lidostā konstatētie trūkumi ir tik nopietni, ka ievērojami apdraud vispārējo civilās aviācijas drošību Savienībā, Komisija piemēro Regulas (ES) Nr. 72/2010[2] 15. pantu. Tas nozīmē, ka visas pārējās pilnvarotās iestādes tiek brīdinātas par situāciju un tiek apsvērti papildu pasākumi attiecībā uz lidojumiem no konkrētās lidostas. Šādi pasākumi 2011. gadā nebija vajadzīgi.

Otra iespējamā sankcija vissmagākajos gadījumos vai ieilgušas trūkumu nenovēršanas vai atkārtošanās gadījumos ir pienākumu neizpildes procedūras sākšana. Pēc valsts iestāžu inspekcijām 2011. gadā tika uzsāktas divas pienākumu neizpildes procedūras. Abos gadījumos attiecīgā dalībvalsts nepildīja savu valsts aviācijas drošības programmu. Tajā pašā gadā tika slēgtas trīs citas pienākumu neizpildes lietas pēc tam, kad tika novērsti konstatētie pārkāpumi.

6. DALĪBVALSTU PAŠU VEIKTĀ IZVĒRTĒŠANA

Komisijas Regulas (EK) Nr. 18/2010[3] pielikuma 18. pants uzliek dalībvalstīm pienākumu katru gadu līdz marta beigām iesniegt Komisijai ikgadēju ziņojumu par valsts atbilstības uzraudzības rezultātiem laikā no iepriekšējā gada janvāra līdz decembrim. Visas dalībvalstis laikus iesniedza ziņojumus par laikposmu no 2010. gada janvāra līdz decembrim, un tie bija atbilstoši Komisijas sagatavotajam modelim.

Šo ziņojumu analīze parādīja, ka vairākas dalībvalstis nav pilnībā ievērojušas prasības, kas attiecas uz valsts uzraudzības darbību jomu un biežumu. Turklāt ievērojams skaits dalībvalstu paziņoja, ka tās vēl nav izstrādājušas standarta protokolus aviācijas drošības prasību inscenētai testēšanai. Komisija ir iekļāvusi šos jautājumus darba kārtībā inspekcijas darba grupai, kas izveidota saskaņā ar Aviācijas drošības regulatīvo komiteju nolūkā palīdzēt dalībvalstīm panākt atbilstību kopējām prasībām.

OTRĀ DAĻA

TIESĪBU AKTI UN PAPILDU INSTRUMENTI

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Jaunie aviācijas drošības tiesību akti, kas tika pieņemti 2011. gadā, lielākoties attiecās uz drošības skeneru izvietošanu un jaunām prasībām attiecībā uz tādiem kravas un pasta sūtījumiem, kuru izcelsme ir trešās valstis.

Pēc tam, kad tika pilnībā pabeigts ietekmes novērtējums, tika pieņemti tiesību akti, ar ko regulē drošības skeneru izvietošanu. Tas nodrošina, ka drošības skenerus izmanto harmonizētā veidā, nodrošinot augstu drošības līmeni, vienlaikus ievērojot pasažieru pamattiesības, konkrētāk, attiecībā uz veselību, privātuma un datu aizsardzību un pasažieru tiesības atteikties no pārbaudes ar drošības skeneriem. Komisija pievērsīs īpašu uzmanību tam, lai nodrošinātu, ka dalībvalstis pilnībā ievēro šos noteikumus.

---

[2] Komisijas 2010. gada 26. janvāra Regula (ES) Nr. 72/2010, ar ko nosaka procedūras Komisijas pārbaužu veikšanai aviācijas drošības jomā (OV L 23, 27.1.2010., 1. lpp.).

[3] Komisijas 2010. gada 8. janvāra Regula (ES) Nr. 18/2010, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 300/2008 attiecībā uz kvalitātes kontroles valsts programmu specifikācijām civilās aviācijas drošības jomā (OV L 7, 12.1.2010., 3. lpp.).

Reaģējot uz 2010. gada oktobra beigās notikušo negadījumu saistībā ar Jemenas kravas lidmašīnu, Komisija kopā ar dalībvalstīm un iesaistītajām ieinteresētajām pusēm arī nekavējoties izstrādāja piemērotas tiesiskās prasības attiecībā uz kravām, kas nonāk ES no trešām valstīm.

Turklāt paredzamās šķidrumu pārbaudīšanas grūtības prasīja mainīt obligātās šķidrumu pārbaudes pirmā posma īstenošanas datumu ES lidostās. Tika izveidota darba grupa un tai tika uzdots sagatavot pētījumu nolūkā izanalizēt visus attiecīgos faktorus, kas saistīti ar šķidrumu pārbaudes aprīkojuma izvietošanu ES lidostās. Visbeidzot, bija nepieciešams 2. standarta sprāgstvielu atklāšanas sistēmu izmantošanas perioda pagarinājums, un tas tika pieņemts 2011. gada rudenī.

2. PIEŅEMTIE PAPILDU TIESĪBU AKTI

2011. gadā pieņemtie jaunie tiesību akti ir šādi:

- Regula (ES) Nr. 720/2011[4], ar ko papildina vispārējos civilās aviācijas drošības pamatstandartus, attiecībā uz pakāpenisku šķidrumu, aerosolu un gelu pārbaužu uzsākšanu ES lidostās;
- Regula (ES) Nr. 859/2011[5], ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā, attiecībā uz kravu un pastu;
- Regula (ES) Nr. 1087/2011[6], ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā, attiecībā uz sprāgstvielu atklāšanas sistēmām;
- Regula (ES) Nr. 1141/2011[7], ar ko īsteno kopīgus pamatstandartus civilās aviācijas drošības jomā, attiecībā uz drošības skeneru izmantošanu ES lidostās;
- Regula (ES) Nr. 1147/2011[8], ar ko īsteno kopīgus pamatstandartus civilās aviācijas drošības jomā, attiecībā uz drošības skeneru izmantošanu;
- Lēmums 2011/5862/ES[9], ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā, attiecībā uz kravu un pastu;
- Lēmums 2011/8042/ES[10], ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai civilās aviācijas drošības jomā, attiecībā uz drošības skeneru izmantošanu.

---

4 Komisijas 2011. gada 22. jūlija Regula (ES) Nr. 720/2011, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 272/2009 (OV L 193, 23.7.2011., 19.–21. lpp.).

5 Komisijas 2011. gada 25. augusta Īstenošanas regula (ES) Nr. 859/2011, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 185/2010 (OV L 220, 26.8.2011., 9.–15. lpp.).

6 Komisijas 2011. gada 27. oktobra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1087/2011 par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 185/2010 (OV L 281, 28.10.2011., 12.–13. lpp.).

7 Komisijas 2011. gada 10. novembra Regula (ES) Nr. 1141/2011 par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 272/2009 (OV L 293, 11.11.2011., 22.–23. lpp.).

8 Komisijas 2011. gada 11. novembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 1147/2011 par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 185/2010 (OV L 294, 12.11.2011., 7.–11. lpp.).

9 Visām dalībvalstīm adresēts Komisijas 2011. gada 17. augusta Lēmums 2011/5862/ES; nav publicēts OV (ierobežotas piekļuves konfidenciāls materiāls).

10 Visām dalībvalstīm adresēts Komisijas 2011. gada 14. novembra Lēmums 2011/8042/ES; nav publicēts OV (ierobežotas piekļuves konfidenciāls materiāls).

Šo tekstu galīgā redakcija tika izstrādāta Aviācijas drošības regulatīvās komitejas 6 parastajās un 2 īpašās sanāksmēs, kā arī Ieinteresēto personu padomdevējas grupas aviācijas drošības jautājumos 6 sanāksmēs.

3. PILNVAROTO PĀRSTĀVJU UN ZINĀMO NOSŪTĪTĀJU DATUBĀZE

Piegādes ķēdes drošības pastiprināšanai kravas un pasta gaisa pārvadājumos, kā arī lai atvieglotu tās vienveidīgu īstenošanu ES, tika izveidota un – pēc tās pilnīgas izvietošanas 2010. gada 1. jūnijā saskaņā ar Komisijas pamatlīgumu – uzturēta pilnvaroto pārstāvju un zināmo nosūtītāju datubāze (*RAKC*). *RAKC* datubāzē 2011. gada beigās bija aptuveni 8500 pilnvaroto pārstāvju un (neatkarīgu vērtētāju apstiprinātu) zināmo nosūtītāju. Pilnvarotajiem pārstāvjiem ziņu iegūšanai jālieto vienīgi šis galvenais juridiskais līdzeklis, kad viņi pieņem sūtījumus no citiem pilnvarotajiem pārstāvjiem vai zināmiem nosūtītājiem.

Pēc tam, kad stājās spēkā jaunās prasības attiecībā uz gaisa pārvadātājiem, kas transportē kravas ES no trešām valstīm, tika uzsākta datubāzes paplašināšana nolūkā iekļaut arī šos gaisa pārvadātājus.

4. ROKASGRĀMATAS PAR ES LIDOSTU INSPEKCIJĀM

Regulās (EK) Nr. 300/2008 un (ES) Nr. 72/2010 prasīts, lai Komisijas dienestu veiktā uzraudzība attiecībā uz atbilstību civilās aviācijas drošības prasībām būtu objektīva un norisinātos, izmantojot standarta metodiku.

Šā mērķa sasniegšanai Komisija ir izstrādājusi un regulāri atjaunina divas visaptverošas rokasgrāmatas ar detalizētām instrukcijām un ieteikumiem šajā jomā strādājošajiem ES inspektoriem. Šīs rokasgrāmats tiek regulāri pārskatītas.

TREŠĀ DAĻA

IZMĒĢINĀJUMI UN PĒTĪJUMI

1. IZMĒĢINĀJUMI

„Izmēģinājums” ES aviācijas drošības tiesību aktu[11] nozīmē tiek izdarīts tad, ja kāda dalībvalsts vienojas ar Komisiju, ka ierobežotā laikposmā izmantos īpašus līdzekļus vai paņēmienu, kurš nav atzīts tiesību aktos, lai aizstātu kādu no atzītajiem drošības kontroles līdzekļiem, ar īpašu nosacījumu, ka šādi izmēģinājumi neradīs negatīvu ietekmi uz sasniegto aviācijas drošības kopējo līmeni. Šis termins juridiskā nozīmē nav piemērojams tad, ja kāda dalībvalsts vai organizācija veic tāda jauna drošības kontroles līdzekļa izvērtēšanu, kuru piemēro papildus vienam vai vairākiem tiesību aktos jau ietvertiem līdzekļiem.

Jauni izmēģinājumi 2011. gadā tika uzsākti Spānijā un Apvienotajā Karalistē. Tie attiecās uz sprāgstvielu palieku detektoru un rokas metālu detektoru izmantošanu, lai pārbaudītu reliģiskās galvassegas, kas ir pasažieriem galvā. Turklāt 2011. gadā turpinājās virkne drošības

[11] Sk. 12.8. pantu "Pārbaudes metodes, izmantojot jaunas tehnoloģijas" pielikumā Komisijas Regulai (ES) Nr. 185/2010, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā (OV L 55, 5.3.2010., 1. lpp.).

skeneru izmēģinājumu, pirms tika oficiāli pieņemti ES tiesību akti šo drošības skeneru izvietošanai. Viens no šādiem izmēģinājumiem pašlaik norisinās Apvienotajā Karalistē.

2. PĒTĪJUMI

ES noteikumi aviācijas drošības jomā paredz, ka no 2013. gada 29. aprīļa ir jāskenē visi šķidrumi (gan beznodokļu zonā iegādātie, gan no mājām līdzpaņemtie). Lai nodrošinātu, ka tiek veikti piemēroti un konkrēti pasākumi, ņemot vērā 2013. gada termiņu, 2011. gada beigās Komisija izveidoja Šķidrumu darba grupu 2013 (2013-*Liquid Working Group*) un uzsāka pētījumu ES lidostās veikto šķidrumu pārbaužu operatīvās ietekmes novērtēšanai.

Turklāt visu gadu tika veikts pētījums par bīstamu priekšmetu attēlu projicēšanas (*TIP*) tehnoloģiju, ko izmanto rokas bagāžas un reģistrētās bagāžas pārbaudē. Galīgais ziņojums, kas jāsagatavo 2012. gadā, pamatosies uz to inscenēto testu analīzi, kas tika veikti lidostās, kurās izmanto *TIP*, un lidostās, kurās to neizmanto.

Visbeidzot, 2011. gada beigās Komisija uzsāka pētījumu par jauno ES drošības noteikumu ietekmi uz ienākošām kravām. Paredzēts, ka galīgais ziņojums, kas jāsagatavo līdz 2012. gada beigām, sniegs savlaicīgu ieguldījumu, lai pirms pārejas perioda beigām 2014. gada 30. jūnijā sagatavotos to gaisa pārvadātāju neatkarīgai novērtēšanai, kuri transportē kravas no trešām valstīm uz ES.

CETURTĀ DAĻA

DIALOGS AR STARPTAUTISKAJĀM STRUKTŪRĀM UN TREŠĀM VALSTĪM

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

Komisija plaši sadarbojas ar starptautiskajām struktūrām un galvenajiem partneriem trešās valstīs, sagatavojot starptautiskās sanāksmes, kurās tiek aplūkoti drošības aspekti, un piedaloties tajās. Komisija ir plaši iesaistījusies ES nostājas koordinēšanā un bieži uzstājas ar priekšlasījumiem vai iesniedz dokumentus. Attiecīgos gadījumos ar atsevišķām trešām valstīm ir uzsākti arī dialogi par abpusēji nozīmīgiem jautājumiem vai kopīgām interesēm. Šāda attiecību veidošana ar starptautiskajām struktūrām un nozīmīgākajām trešām valstīm nodrošina, ka ES ir labi informēta un ir izdevīgā pozīcijā, lai ietekmētu pasaules politiku aviācijas drošības jomā gan noteikumu izstrādes aspektā, gan īstenošanas perspektīvu aspektā, kad dažos pasaules reģionos ir svarīgi celt rīcībspēju.

2. STARPTAUTISKĀS STRUKTŪRAS

Pārstāvot ES, Komisija piedalās *ICAO* aviācijas drošības speciālistu grupas ikgadējā sanāksmē. Speciālistu grupas sanāksmē 2011. gadā (Monreālā, 21.–25. martā) Eiropas Komisija un ES dalībvalstis iepazīstināja speciālistu grupu ar dokumentiem par kravas gaisa pārvadājumu drošību saistībā ar abiem topošajiem ES noteikumiem un nepieciešamību stiprināt starptautiskos noteikumus attiecībā uz šķidrumu pārbaudēm.

Komisija arī regulāri piedalās Eiropas Civilās aviācijas konferencē (*ECAC*), īpaši *ECAC* Drošības foruma un *ECAC* Tehniskās darba grupas, kas ir tehnoloģijas jomas līderi, sanāksmēs. Dažos gadījumos *ECAC* veiktais darbs ir sniedzis ieguldījumu ES Civilās aviācijas drošības regulatīvās komitejas darbā.

3. TREŠĀS VALSTIS

Komisija vairākos forumos aktīvi turpināja dialogu ar ASV par aviācijas drošības jautājumiem, it sevišķi ES un ASV Transporta drošības sadarbības grupā, kurā tika gūti panākumi, veidojot "vienas pieturas drošības" sistēmu, kura bija jāsāk piemērot no 2011. gada 1. aprīļa, tādējādi atļaujot pasažieru, kas ierodas no ASV, un viņu bagāžas transfēru caur ES lidostām uz savienotajiem lidojumiem, tos nepakļaujot atkārtotai obligātajai drošības kontrolei[12]. 2011. gadā Komisija piedalījās ASV lidostu inspekcijās saistībā ar "vienas pieturas drošības" sistēmas piemērošanu.

Komisija arī iejaucās virknē gadījumu, kuros dalībvalstis pauda bažas par papildu drošības pasākumiem, ko ASV uzlika par pienākumu ES gaisa pārvadātājiem, konkrētāk, attiecībā uz kravas gaisa pārvadātāju drošību, kad ASV prasības šķita dublējam drošības kontroles piemērošanu, ko paredz ES aviācijas drošības režīms. Šajā sakarībā Komisija vienojās par programmu kravas atzīšanai, savukārt ASV strādās pie ES drošības pasākumu atzīšanas ekvivalentu ASV pasākumu vietā. Darbs pie šīs iniciatīvas kļuva spraigāks 2011. gada otrajā pusē ar mērķi to pabeigt 2012. gadā.

SECINĀJUMS

Kopumā ES joprojām tiek nodrošināts augsts drošības līmenis, taču Komisijas inspekcijās ir atklājušies daži trūkumi. Kas attiecas uz tradicionālajiem pasākumiem, personāla un kravas pārbaužu jomā konstatētajos trūkumos bieži vien bija vainojams cilvēciskais faktors. Kas attiecas uz papildu pasākumiem saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 300/2008 izveidoto jauno juridisko pamatu, tika konstatētas vēl vairākas neatbilstības, kas bija saistītas ar patruļām lidostās, riska novērtējumu un patērēšanai lidojumā paredzēto krājumu un lidostu krājumu pārbaudi. Komisijas ieteikumi par korektīvām darbībām kopumā tika apmierinoši ievēroti un apstiprina, cik liela nozīme ir stingram ES inspekcijas režīmam un atbilstošai kvalitātes nodrošināšanai dalībvalstu līmenī. Komisija arī turpmāk veltīs daudz enerģijas tam, lai nodrošinātu visu juridisko prasību pilnīgu un pareizu ievērošanu, izmantojot tās izveidoto salīdzinošās vērtēšanas sistēmu, kā arī vajadzības gadījumā sākot oficiālas procedūras sakarā ar pienākumu nepildīšanu.

Kas attiecas uz tiesību aktu jomu, 2011. gadā tika pieņemti vairāki sīki izstrādāti īstenošanas noteikumi, lielākoties, lai ļautu drošības skeneru izvietošanu saskaņā ar dažiem nosacījumiem un palielinātu ES ievesto kravu un pasta drošību. Šie un citi pasākumi arī tika turpināti starptautiskā līmenī, sadarbojoties ar starptautiskajām organizācijām un trešām valstīm nolūkā palielināt pasaules aviācijas drošības standartus.

[12] Komisijas 2010. gada 3. novembra Regula (ES) Nr. 983/2010, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 185/2010, OV L 286, 4.11.2010., 1. lpp.

Pielikums

Komisijas inspekcijas līdz 31.12.2011.

Valsts	Inspekciju skaits 01.2011.–12.2011. (ieskaitot turpmākos pasākumus)	Inspekciju kopskaits 2004.–2011. gadā (ieskaitot turpmākos pasākumus)
Austrija	0	9
Beļģija	1	10
Bulgārija	1	6
Kipra	1	6
Čehija	2	7
Dānija	2	9
Igaunija	1	5
Somija	1	8
Francija	3	15
Vācija	3	17
Grieķija	1	13
Ungārija	2	7
Īrija	0	8
Itālija	3	15
Latvija	1	5
Lietuva	0	4
Luksemburga	0	6
Malta	0	3
Nīderlande	0	7
Polija	2	9
Portugāle	0	8
Rumānija	0	3
Slovākija	0	4
Slovēnija	1	5
Spānija	2	14
Zviedrija	2	11
Apvienotā Karaliste	4	17
Valstis, kas nav ES dalībvalstis :		
Šveice	1	5
KOPĀ	**34**	**236**

EBTA Uzraudzības iestādes inspekcijas līdz 31.12.2011.

Valsts	Inspekciju skaits 01.2011.–12.2011. (ieskaitot turpmākos pasākumus)	Inspekciju kopskaits 2004.–2011. gadā (ieskaitot turpmākos pasākumus)
Islande	2	9
Norvēģija	4	35
KOPĀ	**6**	**44**