

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 300/2008**

(2008. gada 11. marts)

**par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(1)</sup>,

apspriedušies ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru <sup>(2)</sup>, ņemot vērā 2008. gada 16. janvāra Saskaņošanas komitejas apstiprināto tekstu,

tā kā:

- (1) Lai aizsargātu personas un preces Eiropas Savienībā, būtu jānovērš nelikumīga iejaukšanās civilās aviācijas gaisakuģu darbībā, kas apdraud civilās aviācijas drošību, ņemot vērā kopīgus noteikumus civilās aviācijas aizsardzībai. Šis mērķis būtu jāsasniež, nosakot kopīgus noteikumus un kopīgus pamatstandartus aviācijas drošības jomā, kā arī atbilstības uzraudzības kārtību.
- (2) Visas civilās aviācijas drošības interesēs ir vēlams radīt pamatu tam, lai vienoti interpretētu Čikāgas 1944. gada 7. decembra Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikumu.
- (3) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2320/2002 (2002. gada 16. decembris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā <sup>(3)</sup> ir pieņemta pēc 2001. gada 11. septembra notikumiem Amerikas Savienotajās Valstīs. Civilās aviācijas drošības jomā ir vajadzīga vienota pieeja, un būtu jāapspriež visefektīvākie līdzekļi, kā sniegt palīdzību pēc teroristu darbībām, kurām ir liela ietekme uz transporta jomu.

<sup>(1)</sup> OV C 185, 8.8.2006., 17. lpp.

<sup>(2)</sup> Eiropas Parlamenta 2006. gada 15. jūnija Atzinums (OV C 300 E, 9.12.2006., 463. lpp.), Padomes 2006. gada 11. decembra Kopējā nostāja (OV C 70 E, 27.3.2007., 21. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. aprīļa Nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta), Eiropas Parlamenta 2008. gada 11. marta Normatīvā rezolūcija (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2008. gada 4. marta Lēmums.

<sup>(3)</sup> OV L 355, 30.12.2002., 1. lpp. Regulā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 849/2004 (OV L 158, 30.4.2004., 1. lpp.).

- (4) Regulas (EK) Nr. 2320/2002 saturs būtu jāpārskata, ņemot vērā gūto pieredzi, un pati regula būtu jāatceļ un jāaizstāj ar šo regulu, tiecoties vienkāršot, saskaņot un skaidrāk formulēt spēkā esošos noteikumus un uzlabot drošību.

- (5) Ievērojot to, ka drošības pasākumu un procedūru pieņemšanā vajadzīga lielāka elastība, lai ņemtu vērā jauno riska novērtējumu prasības un nodrošinātu jaunu tehnoloģiju ieviešanu, šajā regulā būtu jānosaka pamatprincipi tam, kas jādara, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgu iejaukšanos, neiedziļinoties minēto pamatprincipu īstenošanas tehniskajos un procedūras aspektos.

- (6) Šai regulai būtu jāattiecas uz lidostām, kas kādas dalībvalsts teritorijā apkalpo civilo aviāciju, uz ekspluatantiem, kas sniedz pakalpojumus šādās lidostās, un uz tiesību subjektiem, kas šādām lidostām vai ar šādu lidostu starpniecību nodrošina preču piegādi un/vai pakalpojumus.

- (7) Neskarot 1963. gada Tokijas Konvenciju par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisakuģos, Hāgas 1970. gada Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu gaisakuģu sagrašanās un Monreālas 1971. gada Konvenciju par cīņu pret nelegālām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, šai regulai būtu arī jāattiecas uz drošības pasākumiem, ko piemēro Kopienas gaisa pārvadātāju gaisakuģos vai lidojuma laikā.

- (8) Katra dalībvalsts saglabā kompetenci pieņemt lēmumu par to, vai tās licencēto gaisa pārvadātāju gaisakuģos nodarbina drošības darbiniekus lidojumā, kā arī saskaņā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikuma 4.7.7. punktu un šīs konvencijas noteikumiem nodrošināt, ka šādi darbinieki ir valdības darbinieki, kas ir īpaši izraudzīti un apmācīti, ņemot vērā vajadzīgos drošības aspektus gaisakuģos.

- (9) Dažādi civilās aviācijas veidi ne vienmēr rada vienādu apdraudējuma līmeni. Nosakot kopīgus aviācijas drošības pamatstandartus, būtu jāņem vērā gaisakuģa lielums, darbības veids un/vai darbību biežums lidostās, lai atļautu atkāpju piešķiršanu.
- (10) Pamatojoties uz riska novērtējumu, dalībvalstīm būtu arī jāļauj piemērot stingrākus pasākumus par tiem, kādus paredzēts noteikt šajā regulā.
- (11) Trešās valstis var pieprasīt, lai lidojumiem no lidostas kādā dalībvalstī uz minēto trešo valsti vai lidojumiem virs tās teritorijas piemērotu pasākumus, kas ir atšķirīgi, nekā paredzēts šajā regulā. Tomēr, neskarot nekādus divpusējus nolīgumus, kuros Kopiena ir Līgumslēdzēja puse, būtu jāparedz iespēja Komisijai izvērtēt trešās valsts pieprasītos pasākumus.
- (12) Kaut arī vienā dalībvalstī var būt divas vai vairākas struktūras, kas darbojas aviācijas drošības jomā, katrai dalībvalstij būtu jāizraugās viena iestāde, kas ir atbildīga par drošības standartu īstenošanas koordināciju un pārraudzību.
- (13) Lai definētu kopīgo aviācijas drošības pamatstandartu īstenošanas pienākumus un aprakstītu, kādi pasākumi tālab jāveic ekspluatantiem un citiem tiesību subjektiem, katrai dalībvalstij būtu jāizstrādā valsts civilās aviācijas drošības programma. Turklāt katram lidostas ekspluatantam, gaisa pārvadātājam un tiesību subjektam, piemērojot aviācijas drošības standartus, būtu jāizstrādā, jāpiemēro un jāuztur drošības programma, lai ievērotu gan šo regulu, gan arī piemērojamo attiecīgās valsts civilās aviācijas drošības programmu.
- (14) Lai uzraudzītu atbilstību šai regulai un valsts civilās aviācijas drošības programmai, katrai dalībvalstij būtu jāizstrādā valsts programma civilās aviācijas drošības līmeņa un kvalitātes kontrolēšanai un jānodrošina tās īstenošana.
- (15) Lai pārraudzītu, kā dalībvalstis piemēro šo regulu, kā arī dotu ieteikumus aviācijas drošības uzlabošanai, Komisijai būtu jāveic pārbaudes, tostarp arī pārbaudes bez iepriekšēja brīdinājuma.
- (16) Komisijai parasti būtu jāpublicē pasākumi, kuriem ir tieša ietekme uz pasažieriem. Īstenošanas tiesību akti, kuros paredzēti kopīgi pasākumi kopīgo aviācijas drošības pamatstandartu īstenošanai un kuros iekļauta neizpaužama drošības informācija, līdz ar Komisijas pārbaužu pārskatiem un pilnvarotu iestāžu atbildēm būtu jāuzskata par klasificētu ES informāciju tādā nozīmē, kas paredzēta Komisijas Lēmumā 2001/844/EK, EOTK, Euratom (2001. gada 29. novembris), ar ko groza tās iekšējo regulamentu<sup>(1)</sup>. Minētos dokumentus nevajadzētu publicēt, un tie būtu jādara pieejami vienīgi tiem ekspluatantiem un tiesību subjektiem, kuriem ir likumīgas intereses.
- (17) Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību<sup>(2)</sup>.
- (18) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt vispārīgus pasākumus, kuri groza kopīgo pamatstandartu nebūtiskus elementus, tos papildinot, paredzēt noteikumus, kuri ļauj dalībvalstīm kā atkāpties no kopīgajiem pamatstandartiem, tā pieņemt gan alternatīvus drošības pasākumus, gan parametru kvalitātes kontroles valstu programmām. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (19) Ja nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ regulatīvās kontroles procedūras parastos termiņus nav iespējams ievērot, Komisijai būtu jāvar izmantot Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 6. punktā paredzēto steidzamības procedūru, lai pieņemtu kopīgus noteikumus civilās aviācijas drošības jomā.
- (20) Būtu jātiecas pēc mērķa – visiem lidojumiem Eiropas Savienībā nodrošināt “one-stop security”.
- (21) Turklāt pasažierus vai viņu bagāžu, kas ierodas ar lidojumiem no trešām valstīm, kurām ir aviācijas drošības standarti, līdzvērtīgi tiem, kas paredzēti šajā regulā, nevajadzētu vēlreiz pārbaudīt. Tomēr, neskarot katras dalībvalsts tiesības piemērot daudz stingrākus noteikumus vai Kopienas un dalībvalstu attiecīgās kompetences, lai sekmētu “one-stop security”, būtu jāveicina Komisijas lēmumi un vajadzības gadījumā nolīgumi starp Kopienas un trešām valstīm, kuros atzīst, ka drošības standarti, ko piemēro trešās valstīs, ir līdzvērtīgi kopīgiem standartiem.
- (22) Šī regula neskar lidojumu drošības noteikumu piemērošanu, tostarp to, kas attiecas uz bīstamu preču pārvadāšanu.

<sup>(1)</sup> OV L 317, 3.12.2001., 1. lpp. Lēmumā jaunākie grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/548/EK, Euratom (OV L 215, 5.8.2006., 38. lpp.).

<sup>(2)</sup> OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

- (23) Būtu jāparedz sankcijas par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem. Šīm sankcijām, kas var būt civiltas vai administratīvas, vajadzētu būt efektīvām, samērīgām un preventīvām.
- (24) Ministru deklarācija par Gibraltāra lidostu, par ko vienošanās panākta Kordovā 2006. gada 18. septembrī, pirmoreiz sanākot ministriem saistībā ar dialoga forumu par Gibraltāru, aizstās Kopīgo deklarāciju par Gibraltāra lidostu, kas pasludināta Londonā 1987. gada 2. decembrī, un pilnīgu atbilstību tai uzskatīs par pilnīgu atbilstību 1987. gada deklarācijai.
- (25) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus – proti, pasargāt civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās darbībām un nodrošināt pamatu vienotai Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikuma interpretācijai – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka šīs regulas mēroga un iedarbības dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

### 1. pants

#### Mērķi

1. Ar šo regulu ir noteikti kopīgi noteikumi civilās aviācijas aizsardzībai no nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību.

Tā arī ir pamats, lai vienoti interpretētu Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikumu.

2. Panta 1. punktā izklāstīto mērķu sasniegšanas līdzekļi ir šādi:

- noteikt kopīgus aviācijas drošības noteikumus un kopīgus aviācijas drošības pamatstandartus;
- paredzēt mehānismus to ievērošanas pārraudzībai.

### 2. pants

#### Darbības joma

1. Šo regulu piemēro:

- visās lidostās vai lidostu daļās, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā un ko neizmanto militārām vajadzībām vien;

- visi ekspluatanti, arī gaisa pārvadātāji, kas sniedz pakalpojumus
    - apakšpunktā minētajās lidostās;
  - visi tiesību subjekti, kas piemēro aviācijas drošības standartus un lidostu teritorijās vai ārpus tām nodrošina preču piegādi un/vai pakalpojumus
    - apakšpunktā minētajām lidostām vai izmantojot tādas lidostas.
2. Uzskata, ka šīs regulas piemērošana Gibraltāra lidostā neskar attiecīgas Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes jurisdikcijas nostājas strīdā par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas minētā lidosta.

### 3. pants

#### Definīcijas

Šajā regulā:

- “civilā aviācija” ir jebkura civilā gaisakuģa veikta darbība, izņemot tās darbības, kas minētas Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 3. pantā un ko veic valsts gaisakuģis;
- “aviācijas drošība” ir to pasākumu, kā arī cilvēku un materiālo resursu kopums, kuri paredzēti, lai sargātu civilo aviāciju pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību;
- “ekspluatants” ir persona, organizācija vai uzņēmums, kas ir iesaistīts vai piedāvā iesaistīties gaisa transporta darbībā;
- “gaisa pārvadātājs” ir gaisa transporta uzņēmums ar derīgu licenci vai līdzvērtīgu dokumentu;
- “Kopienas gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadātājs, kam ir spēkā esoša licence, kuru kāda dalībvalsts piešķirusi saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 2407/92 (1992. gada 23. jūlijs) par gaisa pārvadātāju licencēšanu<sup>(1)</sup>;
- “tiesību subjekts” ir persona, organizācija vai uzņēmums, kas nav 3. punktā minētais ekspluatants;
- “aizliegti priekšmeti” ir ieroči, sprāgstvielas vai citas bīstamas ierīces, priekšmeti vai vielas, ko var izmantot, lai veiktu nelikumīgas iejaukšanās darbību, kas apdraud civilās aviācijas drošību;
- “pārbaude” ir tehnisku vai citu līdzekļu izmantošana aizliegtu priekšmetu identifikācijai un/vai atklāšanai;

<sup>(1)</sup> OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.

- 9) "drošības kontrole" ir tādu līdzekļu izmantošana, ar ko var novērst aizliegtu priekšmetu ienešanu;
- 10) "piekļuves kontrole" ir tādu līdzekļu izmantošana, ar ko var novērst nepiederošu personu vai nepiederošu transportlīdzekļu – vai gan vienu, gan otru – iekļūvi aizliegtās vietās;
- 11) "kontrolējamā teritorija" ir lidostas manevrēšanas laukums, tam piegulošā teritorija un ēkas vai to daļas, kam piekļuve ir ierobežota;
- 12) "atklātā teritorija" ir lidostas daļas, tām piegulošā teritorija un ēkas vai to daļas, kas nav kontrolējamā teritorija;
- 13) "ierobežotas iekļuves drošības zona" ir lidostas kontrolējamās teritorijas daļa, kurā līdztekus iekļuves ierobežošanai piemēro citus aviācijas drošības standartus;
- 14) "norobežota zona" ir zona, kas ar piekļuves kontroli ir atdalīta no ierobežotas iekļuves drošības zonām vai, ja pati norobežotā zona ir ierobežotas iekļuves drošības zona, – no citām ierobežotās iekļuves drošības zonām lidostā;
- 15) "iepriekšējās darbības pārbaude" ir personas identitātes pārbaude, tostarp jebkuras sodāmības pārbaude, kā daļa no izvērtējuma, vai personai atļaujama iekļūšana ierobežotās iekļuves drošības zonās bez pavadījuma;
- 16) "transfēra pasažieri, bagāža, krava vai pasts" ir pasažieri, bagāža, krava vai pasts, kas atstāj lidostu citā gaisakuģī, nevis tajā, kurā ieradušies lidostā;
- 17) "tranzīta pasažieri, bagāža, krava vai pasts" ir pasažieri, bagāža, krava vai pasts, kas atstāj lidostu tajā pašā gaisakuģī, ar ko ielidojuši;
- 18) "īpaši uzmanāms pasažieris" ir vai nu pasažieris, kas izraidīts no valsts, persona, ko imigrācijas iemeslu dēļ nevar ielaist valstī, vai persona, kas ir tiesas uzraudzībā;
- 19) "rokas bagāža" ir bagāža, ko paredzēts pārvadāt gaisakuģa salonā;
- 20) "reģistrētā bagāža" ir bagāža, ko paredzēts pārvadāt gaisakuģa kravas nodalījumā;
- 21) "pasažiera reģistrētā bagāža" ir bagāža, ko pieņem pārvadāšanai gaisakuģa kravas nodalījumā un ko reģistrējis pasažieris, kurš ceļo ar to pašu lidojumu;
- 22) "gaisa pārvadātāja pasts" ir pasta sūtījumi, kuru nosūtītājs un saņēmējs ir gaisa pārvadātājs;
- 23) "gaisa pārvadātāja materiāli" ir materiāli, kuru nosūtītājs un saņēmējs ir gaisa pārvadātājs vai kurus lieto gaisa pārvadātājs;
- 24) "pasts" ir sarakstes un citu priekšmetu sūtījumi, kas nav gaisa pārvadātāja pasts un ko paredzēts nogādāt pasta dienestiem saskaņā ar Pasaules Pasta savienības noteikumiem;
- 25) "krava" ir jebkurš īpašums, ko paredzēts pārvadāt ar gaisakuģi un kas nav bagāža, pasts, gaisa pārvadātāja pasts un gaisa pārvadātāja materiāli, kā arī krājumi patērēšanai lidojumā;
- 26) "pilnvarotais pārstāvis" ir gaisa pārvadātājs, aģents, kravas ekspeditors vai cits tiesību subjekts, kas kravai vai pastam veic drošības kontroli;
- 27) "zināmais nosūtītājs" ir nosūtītājs, kas kravu vai pastu pārsūta pats savām vajadzībām un kura procedūras atbilst kopīgiem drošības noteikumiem un standartiem, kas ir pietiekami, lai kravu vai pastu ļautu pārvadāt ar jebkuru gaisakuģi;
- 28) "pazīstamais nosūtītājs" ir nosūtītājs, kurš kravu vai pastu pārsūta pats savām vajadzībām un kura procedūras atbilst kopīgiem drošības noteikumiem un standartiem, kas ir pietiekami, lai attiecīgo kravu ļautu pārvadāt ar kravai paredzētiem gaisakuģiem vai pastu – ar pastam paredzētiem gaisakuģiem;
- 29) "gaisakuģa drošības pārbaude" ir to gaisakuģa iekšējo daļu pārbaude, kurām būtu varējuši piekļūt pasažieri, līdz ar gaisakuģa kravas nodalījumu pārbaudi, lai atklātu aizliegtus priekšmetus un nelikumīgu iejaukšanos gaisakuģa darbībā;
- 30) "gaisakuģa pārmeklēšana" ir gaisakuģa iekšienes un ārpusē pieejamo daļu pārbaude, lai konstatētu aizliegtus priekšmetus un nelikumīgu iejaukšanos gaisakuģa darbībā, kas apdraud gaisakuģu drošību;
- 31) "drošības darbinieks lidojumā" ir valsts algota persona, kas ceļo licencēta gaisa pārvadātāja gaisakuģī, lai aizsargātu minēto gaisakuģi un tajā esošās personas pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud lidojuma drošību.

#### 4. pants

### Kopīgi pamatstandarti

1. Kopīgi pamatstandarti civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, ir izklāstīti pielikumā.

Papildu kopīgi pamatstandarti, kas nav paredzēti, šai regulai stājoties spēkā, būtu jāiekļauj pielikumā saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru.

2. Vispārējus pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu – tos papildinot – 1. punktā minēto kopīgo pamatstandartu nebūtiskus elementus, pieņem saskaņā ar 19. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Minētie vispārējie pasākumi attiecas uz:

- a) atļautām pārbaudes metodēm;
- b) priekšmetu kategorijām, ko var aizliegt;
- c) piekļuves kontroli, atļauju pamatojumu piekļuvei lidostas kontrolējamās teritorijas daļai un ierobežotas iekļuves drošības zonām;
- d) atļautām transportlīdzekļu, gaisakuģu drošības pārbaudes un gaisakuģu pārmeklēšanas metodēm;
- e) kritērijiem, lai atzītu trešo valstu drošības standartus par līdzvērtīgiem;
- f) noteikumiem, saskaņā ar kuriem pārbauda kravu un pastu vai veic tiem cita veida drošības kontroles, kā arī nosaka vai apstiprina pilnvarotos pārstāvjus, zināmos nosūtītājus un pazīstamos nosūtītājus;
- g) noteikumiem, saskaņā ar kuriem pārbauda gaisa pārvadātāja pastu un gaisa pārvadātāja materiālus vai veic ar tiem cita veida drošības kontroli;
- h) noteikumiem, saskaņā ar kuriem pārbauda krājumus patērēšanai lidojumā un lidostu krājumus vai veic tiem cita veida drošības kontroles, kā arī nosaka vai apstiprina pilnvarotos piegādātājus un zināmos piegādātājus;
- i) kritērijiem, lai noteiktu kritiskās daļas ierobežotas iekļuves drošības zonās;
- j) darbinieku pieņemšanas un apmācības metožu kritērijiem;
- k) nosacījumiem, saskaņā ar kuriem var piemērot īpašas drošības procedūras vai atbrīvojumus no drošības kontrolēm; un
- l) jebkuriem vispārējiem pasākumiem, kas paredzēti, lai grozītu 1. punktā minēto kopīgo pamatstandartu nebūtiskus elementus, tos papildinot, un kas vēl nebija noteikti līdz dienai, kad šī regula stājas spēkā.

Nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var piemērot 19. panta 4. punktā paredzēto steidzamības procedūru.

3. Sīki izstrādātus pasākumus 1. punktā minēto kopīgo pamatstandartu un 2. punktā minēto vispārīgo pasākumu īstenošanai izstrādā saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.

Tajos ietilpst:

- a) pārbaucē prasības un procedūras;
- b) aizliegtu priekšmetu saraksts;
- c) piekļuves kontroles prasības un procedūras;
- d) transportlīdzekļu, gaisakuģu drošības pārbaudes un gaisakuģu pārmeklēšanas prasības un procedūras;
- e) trešās valstīs piemēroto drošības standartu līdzvērtības atzīšanas lēmumi;
- f) attiecībā uz kravu un pastu – pilnvaroto pārstāvju, zināmo nosūtītāju un pazīstamo nosūtītāju apstiprināšanas un noteikšanas procedūras un to pienākumi;
- g) gaisa pārvadātāja pasta un gaisa pārvadātāja materiālu drošības kontroles prasības un procedūras;
- h) attiecībā uz krājumiem, kas paredzēti patērēšanai lidojumā, un uz lidostu krājumiem – pilnvaroto piegādātāju un zināmo piegādātāju apstiprināšanas un noteikšanas procedūras un to pienākumi;
- i) kritisko daļu noteikšana ierobežotas iekļuves drošības zonās;
- j) prasības, ko izvirza darbiniekiem, pieņemot darbā, kā arī viņu apmācībām;
- k) īpašas drošības procedūras vai atbrīvojumi no drošības kontrolēm;
- l) drošības iekārtu tehniskais raksturojums un to apstiprināšanas un lietošanas procedūras; un
- m) prasības īpaši uzmanāmiem pasažieriem un ar to saistītas procedūras.

4. Komisija, grozot šo regulu ar lēmumu saskaņā ar 19. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru, nosaka kritērijus, lai ļautu dalībvalstīm atkāpties no 1. punktā minētajiem kopīgajiem pamatstandartiem un paredzēt tādus alternatīvus drošības pasākumus, kas, balstoties uz vietējo riska novērtējumu, nodrošinātu pietiekama līmeņa aizsardzību. Šādus alternatīvus pasākumus pamato ar iemesliem, kas ir saistīti ar gaisakuģu lielumu vai arī ar veicamo darbību vai citu attiecīgu darbību būtību, mērogu vai biežumu.

Nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var piemērot 19. panta 4. punktā paredzēto steidzamības procedūru.

Dalībvalstis informē Komisiju par šādiem pasākumiem.

5. Dalībvalstis nodrošina 1. punktā minēto kopīgo pamatstandartu piemērošanu savā teritorijā. Ja dalībvalstij ir iemesls uzskatīt, ka aviācijas drošības noteikumu pārkāpuma dēļ ir apdraudēta aviācijas drošība, tā veic piemērotu un tūlītēju darbību, lai novērstu pārkāpumu un konsekvēnti garantētu civilās aviācijas drošību.

#### 5. pants

### Drošības izmaksas

Saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem katra dalībvalsts var noteikt, kādos apstākļos un cik lielā apmērā to drošības pasākumu izmaksas, kas veikti saskaņā ar šo regulu, lai aizsargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās aktiem, būtu jāsedz valstij, lidostām, gaisa pārvadātājiem, citām atbildīgajām aģentūrām vai lietotājiem. Vajadzības gadījumā un saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem dalībvalstis var palīdzēt lietotājiem segt šīs regulas stingrāku drošības pasākumu izmaksas. Cik tas praktiski ir iespējams, jebkuras drošības izmaksas vai pārskaitījumus tieši attiecina uz izmaksām attiecīgo drošības pakalpojumu nodrošināšanai un aprēķina, lai atgūtu ne vairāk kā attiecīgās izmaksas.

#### 6. pants

### Stingrāki pasākumi, ko piemēro dalībvalstis

1. Dalībvalstis var piemērot stingrākus pasākumus nekā 4. pantā minētie kopīgie pamatstandarti. To darot, tās pieņem lēmumus, pamatojoties uz riska novērtējumu un ievērojot Kopienas tiesību aktus. Šie pasākumi ir atbilstīgi, objektīvi, nediskriminējoši un samērīgi ar risku, kura novēršanai tie ir paredzēti.

2. Dalībvalstis pēc iespējas drīz informē Komisiju par tādiem pasākumiem. Komisija, saņemusi tādu informāciju, to pārsūta citām dalībvalstīm.

3. Dalībvalstīm nav jāinformē Komisija, ja attiecīgi pasākumi attiecas tikai uz konkrētu lidojumu konkrētā datumā.

#### 7. pants

### Drošības pasākumi, ko prasa trešās valstis

1. Neskarot divpusējus nolīgumus, kuros Kopiena ir Līgumslēdzēja puse, dalībvalsts dara Komisijai zināmus pasākumus, kurus lidojumiem no kādas dalībvalsts lidostas uz kādu trešo valsti vai virs tās teritorijas pieprasa attiecīgā trešā valsts, ja tie atšķiras no 4. pantā minētajiem kopīgajiem pamatstandartiem.

2. Komisija pēc attiecīgas dalībvalsts lūguma vai savas ierosmes pārbauda, kā piemēro visus pasākumus, kas tai darīti zināmi saskaņā ar 1. punktu, un, ievērojot 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru, var sagatavot atbildi attiecīgajai trešai valstij.

3. Šā panta 1. un 2. punktu nepiemēro, ja:

a) attiecīgā dalībvalsts piemēro minētos pasākumus saskaņā ar 6. pantu; vai ja

b) trešās valsts prasība attiecas tikai uz konkrētu lidojumu konkrētā datumā.

#### 8. pants

### Sadarbība ar Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju

Neskarot Līguma 300. pantu, Komisija var noslēgt ar Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju (ICAO) saprašanās memorandu par revīzijām, lai novērstu to, ka būtu divas pārraudzības, kā dalībvalstis pilda Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikumu.

#### 9. pants

### Pilnvarotā iestāde

Ja vienā dalībvalstī civilās aviācijas drošības jomā darbojas divas vai vairākas struktūras, attiecīgā dalībvalsts norīko vienu iestādi (turpmāk "pilnvarotā iestāde"), kas ir atbildīga par 4. pantā minēto kopīgo pamatstandartu īstenošanas koordināciju un pārraudzību.

#### 10. pants

### Valsts civilās aviācijas drošības programma

1. Katra dalībvalsts izstrādā, piemēro un uztur valsts civilās aviācijas drošības programmu.

Minētajā programmā ir definēti pienākumi 4. pantā minēto kopīgo pamatstandartu īstenošanai un aprakstīti pasākumi, kas šajā sakarā jāveic ekspluatantiem un tiesību subjektiem.

2. Pilnvarotā iestāde, pamatojoties uz principu, kas paredz informēt tikai tos, kuriem informācija tiešām jāsaņem, tiem ekspluatantiem un tiesību subjektiem, kam pēc iestādes atzinuma ir likumīgas intereses, rakstiski dara zināmas attiecīgās valsts civilās aviācijas drošības programmas daļas.

### 11. pants

#### Kvalitātes kontroles valsts programmas

1. Katra dalībvalsts izstrādā, piemēro un uztur kvalitātes kontroles valsts programmu.

Minētā programma ļauj dalībvalstij pārbaudīt civilās aviācijas drošības kvalitāti, lai pārraudzītu gan šīs regulas, gan valsts civilās aviācijas drošības programmas ievērošanu.

2. Kvalitātes kontroles valsts programmas parametrus pieņem, grozot šo regulu, pievienojot pielikumu saskaņā ar 19. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var piemērot 19. panta 4. punktā paredzēto steidzamības procedūru.

Programma ļauj ātri konstatēt un novērst trūkumus. Tajā arī paredzēts, ka pilnvarotā iestāde regulāri pārbauda – tieši vai veicot virsuzraudzību – visas lidostas, ekspluatantus un tiesību subjektus, kas ir atbildīgi par aviācijas drošības standartu īstenošanu un atrodas attiecīgajā dalībvalstī.

### 12. pants

#### Lidostas drošības programma

1. Katrs lidostas ekspluatants izveido, piemēro un uztur lidostas drošības programmu.

Minētajā programmā apraksta metodes un procedūras, kas jāievēro lidostas ekspluatantam, lai izpildītu šīs regulas prasības un tās dalībvalsts valsts civilās aviācijas drošības programmas prasības, kurā atrodas lidosta.

Programmā apraksta arī to, kā lidostas ekspluatantam jāuzrauga atbilstība šīm metodēm un procedūrām.

2. Lidostas drošības programmu iesniedz pilnvarotajai iestādei, kas vajadzības gadījumā var veikt turpmākas darbības.

### 13. pants

#### Gaisa pārvadātāja drošības programma

1. Katrs gaisa pārvadātājs izstrādā, piemēro un uztur gaisa pārvadātāja drošības programmu.

Minētajā programmā ir aprakstītas metodes un procedūras, kas gaisa pārvadātājam jāievēro, lai izpildītu gan šīs regulas prasības, gan tās valsts civilās aviācijas drošības programmas prasības, kuras ir spēkā dalībvalstī, no kurās viņš sniedz pakalpojumus.

Programmā ir iekļauti iekšējās kvalitātes kontroles noteikumi, kuros aprakstīts, kā gaisa pārvadātājam jāpārbauda šo metožu un procedūru ievērošana.

2. Gaisa pārvadātāja drošības programmu pēc lūguma iesniedz pilnvarotajai iestādei, kas vajadzības gadījumā var veikt turpmākas darbības.

3. Ja Kopienas gaisa pārvadātāja drošības programmu ir apstiprinājusi tās dalībvalsts pilnvarotā iestāde, kas piešķir licenci, visas citas dalībvalstis atzīst gaisa pārvadātāju par tādu, kas atbilst 1. punkta prasībām. Tas neskar dalībvalstu tiesības lūgt jebkuru gaisa pārvadātāju sīkāk informēt, kā viņš īsteno:

- drošības pasākumus, ko attiecīgā dalībvalsts piemēro saskaņā ar 6. pantu; un/vai
- vietējas procedūras, ko piemēro lidostās, kuras tas apkalpo.

### 14. pants

#### Tiesību subjekta drošības programma

1. Visi tiesību subjekti, kam saskaņā ar 10. pantā minēto valstu civilās aviācijas drošības programmu ir jāpiemēro aviācijas drošības standarti, izstrādā, piemēro un uztur drošības programmu.

Minētajā programmā ir aprakstītas metodes un procedūras, kas jāievēro tiesību subjektam, lai saistībā ar savu veikto darbību viņš ievērotu civilās aviācijas drošības programmas prasības tajā dalībvalstī, kurā viņš atrodas.

Programmā ir iekļauti iekšējās kvalitātes kontroles noteikumi, kuros aprakstīts, kā tiesību subjekts pārbauda minēto metožu un procedūru ievērošanu.

2. Tiesību subjekta, kas piemēro aviācijas drošības standartus, drošības programmu pēc lūguma iesniedz pilnvarotajai iestādei, kas vajadzības gadījumā var veikt turpmākas darbības.

### 15. pants

#### Komisijas veiktas pārbaudes

1. Komisija sadarbībā ar attiecīgās dalībvalsts pilnvaroto iestādi veic pārbaudes, arī lidostu, ekspluatantu un to tiesību subjektu pārbaudes, kuri piemēro aviācijas drošības standartus, lai pārraudzītu, kā dalībvalstis piemēro šo regulu, un vajadzības gadījumā nāktu klajā ar ieteikumiem, kā uzlabot aviācijas drošību. Lai to nodrošinātu, pilnvarotā iestāde rakstiski informē Komisiju par visām tās teritorijā esošām civilās aviācijas lidostām, uz kurām neattiecas 4. panta 4. punkts.

Tādu pārbažu procedūras paredz saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.

2. Komisija bez iepriekšēja brīdinājuma pārbauda lidostas, ekspluatantus un tos tiesību subjektus, kas piemēro aviācijas drošības standartus. Komisija pirms pārbaudes par to laikus informē attiecīgo dalībvalsti.

3. Katru Komisijas pārbaudes ziņojumu dara zināmu attiecīgās dalībvalsts pilnvarotajai iestādei, kas atbildē izklāsta, kādus pasākumus tā veikusi, lai novērstu visus konstatētos trūkumus.

Ziņojumu līdz ar pilnvarotās iestādes atbildi pēc tam dara zināmu citu dalībvalstu pilnvarotām iestādēm.

#### 16. pants

### Gada ziņojums

Komisija katru gadu sniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei un dalībvalstīm, informējot tos par šīs regulas piemērošanu un tās ietekmi uz aviācijas drošības uzlabošanu.

#### 17. pants

### Ieinteresēto pušu konsultantu grupa

Neskarot 19. pantā minētās komitejas pienākumus, Komisija no Eiropas profesionālām reprezentatīvām organizācijām, kas ir saistītas ar aviācijas drošību vai ko aviācijas drošība tieši ietekmē, izveido ieinteresēto pušu konsultantu grupu aviācijas drošībā jomā. Šīs grupas vienīgais uzdevums ir Komisijas konsultēšana. Komiteja, kas minēta 19. pantā, apspriežas ar ieinteresēto pušu konsultantu grupu visa regulatīvā procesa laikā.

#### 18. pants

### Informācijas izplatīšana

Komisija parasti publicē pasākumus, kuriem ir tieša ietekme uz pasažieriem. Tomēr par klasificētu ES informāciju tādā nozīmē, kas paredzēta Lēmumā 2001/844/EK, EOTK, Euratom, ir uzskatāmi šādi dokumenti:

4. panta 3. punktā, 4. panta 4. punktā, 6. panta 1. punktā un 7. panta 1. punktā minētie pasākumi un procedūras, ja tajās ir ietverta neizpaužama drošības informācija;
- Komisijas pārbaudes ziņojumi un pilnvaroto iestāžu atbildes, kā minēts 15. panta 3. punktā.

#### 19. pants

### Komitejas procedūra

- Komisijai palīdz Komiteja.
- Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā noteiktais termiņš ir viens mēnesis.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

4. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1., 2., 4. un 6. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

#### 20. pants

### Nolīgumi starp Kopien un trešām valstīm

Vajadzības gadījumā un saskaņā ar Kopienas tiesībām nolīgumus, kuros atzīts, ka trešā valstī piemērojami standarti ir līdzvērtīgi Kopienas standartiem, var ietvert starp Kopien un trešo valsti saskaņā ar Līguma 300. pantu noslēgtos aviācijas nolīgumos, lai sasniegtu "one-stop security" mērķi visiem lidojumiem starp Eiropas Savienību un trešām valstīm.

#### 21. pants

### Sankcijas

Dalībvalstis pieņem noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to īstenošanu. Sankcijām ir jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

#### 22. pants

### Komisijas ziņojums par finansējumu

Komisija ne vēlāk kā 2008. gada 31. decembrī iesniedz ziņojumu par civilās aviācijas drošības pasākumu izmaksu finansējuma principiem. Šajā ziņojumā norādīs, kādi pasākumi jāveic, lai nodrošinātu to, ka drošības izdevumi tiek izmantoti vienīgi drošības izmaksu segšanai, un lai uzlabotu šādu izdevumu pārskatāmību. Ziņojumā pievērsīsies arī principiem, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu godīgu konkurenci starp lidostām un starp gaisa pārvadātājiem, un dažādām metodēm, lai nodrošinātu pasažieru aizsardzību attiecībā uz drošības pasākumu izmaksu sadali starp nodokļu maksātājiem un lietotājiem. Attiecīgā gadījumā šo Komisijas ziņojumu papildinās ar tiesību akta priekšlikumu.

#### 23. pants

### Atcelšana

Ar šo ir atcelta Regula (EK) Nr. 2320/2002.



24. pants

**Stāšanās spēkā**

1. Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

2. To piemēro no dienas, kas noteikta īstenošanas noteikumos, kuri ir pieņemti saskaņā ar 4. panta 2. punktu un 4. panta 3. punktā minētajām procedūrām, bet ne vēlāk kā 24 mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā.

3. Atkāpjoties no šā panta 2. punktā paredzētā – 4. panta 2. punktu, 4. panta 3. punktu, 4. panta 4. punktu, 8. pantu, 11. panta 2. punktu, 15. panta 1. punkta otro daļu, 17. pantu, 19. pantu un 22. pantu piemēro no šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā, 2008. gada 11. martā

*Eiropas Parlamenta vārdā –*  
H.-G. PÖTTERING  
*priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –*  
*priekšsēdētājs*  
J. LENARČIČ

## PIELIKUMS

**KOPĪGI PAMATSTANDARTI CIVILĀS AVIĀCIJAS AIZSARDZĪBAI PRET NELIKUMĪGAS IEJAUKŠANĀS  
DARBĪBĀM (4. PANTS)****1. LIDOSTU DROŠĪBA****1.1. Prasības, ko izvirza lidostu plānojumam**

1. Projektējot un būvējot jaunas lidostu struktūras vai pārbūvējot esošas lidostu struktūras, pilnībā jāņem vērā šajā pielikumā izklāstīto kopīgo pamatstandartu īstenošanas prasības, kā arī to īstenošanas tiesību akti.
2. Lidostās izveido šādas zonas:
  - a) atklātā teritorija;
  - b) kontrolējamā teritorija;
  - c) ierobežotas iekļuves drošības zonas; un
  - d) ierobežotas iekļuves drošības zonu kritiskākās daļas.

**1.2. Piekļuves kontrole**

1. Piekļuvi kontrolējamai teritorijai ierobežo, lai novērstu nepiederošu personu un transportlīdzekļu iekļuvi minētajās zonās.
2. Piekļuvi ierobežotas iekļuves drošības zonām kontrolē, lai neļautu nepiederošām personām un transportlīdzekļiem iekļūt minētajās zonās.
3. Personām un transportlīdzekļiem var ļaut piekļūt kontrolējamai teritorijai un ierobežotas iekļuves drošības zonām vienīgi tad, ja tie atbilst paredzētajiem drošības nosacījumiem.
4. Personas, arī gaisakuģu apkalpju locekļi, iztur iepriekšējās darbības pārbaudi, lai varētu saņemt apkalpju identifikācijas kartes vai lidostas identifikācijas kartes, ar ko ir atļauta iekļuve ierobežotas iekļuves drošības zonās.

**1.3. Tādu personu pārbaudes, kuras nav pasažieri, un līdzīgi paņemtu priekšmetu pārbaudes**

1. Personas, kas nav pasažieri, un līdzīgi paņemtus priekšmetus konsekventi, izlases kārtā pārbauda, pirms minētās personas un priekšmeti iekļūst ierobežotas iekļuves drošības zonās, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļuvi minētajās zonās.
2. Visas personas, kas nav pasažieri, un līdzīgi paņemtus priekšmetus pārbauda, pirms minētās personas un priekšmeti iekļūst ierobežotas iekļuves drošības zonu kritiskākajās daļās, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļuvi minētajās zonās.

**1.4. Transportlīdzekļu pārbaudes**

Transportlīdzekļus pirms iekļuves ierobežotas iekļuves drošības zonās pārbauda, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļuvi minētajās zonās.

**1.5. Novērošana, patruļas un citas fiziskas pārbaudes**

Lidostās un vajadzības gadījumā tai piegulošās sabiedrībai pieejamās zonās veic novērošanu, organizē patruļas un citas fiziskas pārbaudes, lai konstatētu personu aizdomīgu izturēšanos, konstatētu vājās vietas, ko varētu izmantot, lai veiktu nelikumīgas iejaukšanās darbības, un atturētu personas no tādu darbību veikšanas.

## 2. NOROBEŽOTAS LIDOSTU ZONAS

Gaisakuģi, kas ir novietoti stāvēšanai norobežotās lidostu zonās, uz ko attiecas 4. panta 4. punktā minētie alternatīvie pasākumi, ir nošķirti no gaisakuģiem, uz ko pilnībā attiecas kopīgie pamatstandarti, lai nodrošinātu minētajiem gaisakuģiem, pasažieriem, bagāžai, kravai un pastam piemērojamo drošības standartu ievērošanu pilnībā.

## 3. GAISAKUĢU DROŠĪBA

1. Pirms izlidošanas gaisakuģiem veic gaisakuģu drošības pārbaudi vai gaisakuģu pārmeklēšanu, lai nodrošinātu, ka tajos nav aizliegtu priekšmetu. Gaisakuģiem, kas veic tranzīta lidojumus, var veikt citus atbilstīgus pasākumus.
2. Visus gaisakuģus sargā no nesankcionētas piekļūšanas.

## 4. PASAŽIERI UN ROKAS BAGĀŽA

### 4.1. Pasažieru un rokas bagāžas pārbaudes

1. Visus pasažierus, kas sāk ceļojumu, transfēra un tranzīta pasažierus un viņu rokas bagāžu pārbauda, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļūvi ierobežotas iekļuves drošības zonās, kā arī gaisakuģos.
2. Transfēra pasažierus un viņu rokas bagāžu var atbrīvot no pārbaudes, ja:
  - a) viņi ierodas lidostā no kādas dalībvalsts – ja vien Komisija vai attiecīgā dalībvalsts nav informējusi, ka minētos pasažierus un viņu rokas bagāžu nevar uzskatīt par pārmeklētu saskaņā ar kopīgajiem pamatstandartiem; vai ja
  - b) viņi ierodas lidostā no kādas trešās valsts, kurā piemērotos drošības standartus atzīst par līdzvērtīgiem kopīgajiem pamatstandartiem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.
3. Tranzīta pasažierus un viņu rokas bagāžu var atbrīvot no pārbaudes, ja:
  - a) viņi paliek gaisakuģos; vai ja
  - b) viņi ir nošķirti no pārbaudītiem pasažieriem, kas atstāj lidostu un nav pasažieri, kuri ceļo tajā pašā gaisakuģī; vai ja
  - c) viņi ierodas lidostā no kādas dalībvalsts – ja vien Komisija vai attiecīgā dalībvalsts nav informējusi, ka minētos pasažierus un viņu rokas bagāžu nevar uzskatīt par pārmeklētu saskaņā ar kopīgajiem pamatstandartiem; vai ja
  - d) viņi ierodas lidostā no kādas trešās valsts, kurā piemērotos drošības standartus atzīst par līdzvērtīgiem kopīgajiem pamatstandartiem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.

### 4.2. Pasažieru un rokas bagāžas aizsardzība

1. Pasažierus un viņu rokas bagāžu aizsargā pret neatļautu iejaukšanos no brīža, kad viņus pārbauda, līdz brīdim, kad lidostu atstāj gaisakuģis, ar ko viņi ceļo.
2. Pārbaudītie pasažieri, kas atstāj lidostu, ir nošķirti no pasažieriem, kas ierodas lidostā, izņemot gadījumus, ja:
  - a) pasažieri ierodas lidostā no kādas dalībvalsts – ja vien Komisija vai attiecīgā dalībvalsts nav informējusi, ka minētos pasažierus un viņu rokas bagāžu nevar uzskatīt par pārmeklētu saskaņā ar kopīgajiem pamatstandartiem; vai ja
  - b) pasažieri ierodas lidostā no kādas trešās valsts, kurā piemērotos drošības standartus atzīst par līdzvērtīgiem kopīgajiem pamatstandartiem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.

#### 4.3. Īpaši uzmanāmi pasažieri

Pirms izlidošanas īpaši uzmanāmiem pasažieriem piemēro attiecīgus drošības pasākumus.

### 5. REĢISTRĒTĀ BAGĀŽA

#### 5.1. Reģistrētās bagāžas pārbaudes

1. Pirms iekraušanas gaisakuģos pārbauda visu reģistrēto bagāžu, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļuvu ierobežotas iekļuves drošības zonās, kā arī gaisakuģos.
2. Reģistrēto transfēra bagāžu var atbrīvot no pārbaudes, ja:
  - a) tā ir atvesta lidostā no kādas dalībvalsts – ja vien Komisija vai attiecīgā dalībvalsts nav informējusi, ka minēto reģistrēto bagāžu nevar uzskatīt par pārbaudītu saskaņā ar kopīgajiem pamatstandartiem; vai ja
  - b) tā ir atvesta lidostā no kādas trešās valsts, kurā piemērotos drošības standartus atzīst par līdzvērtīgiem kopīgajiem pamatstandartiem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.
3. Reģistrēto tranzīta bagāžu var atbrīvot no pārbaudes, ja tā paliek gaisakuģos.

#### 5.2. Reģistrētās bagāžas aizsardzība

Reģistrēto bagāžu, ko paredzēts pārvadāt ar gaisakuģiem, aizsargā pret neatļautu iejaukšanos no brīža, kad to pārbauda vai nodod gaisa pārvadātāja pārziņā, atkarībā no tā, kas notiek vispirms, līdz brīdim, kad lidostu atstāj gaisakuģis, ar ko to paredzēts pārvadāt.

#### 5.3. Bagāžas identifikācija

1. Katru reģistrētās bagāžas vienību marķē kā reģistrēta pasažiera bagāžu vai kā bagāžu, kuras īpašnieks neatrodas gaisakuģī.
2. Reģistrēto bagāžu, kuras īpašnieks neatrodas gaisakuģī, netransportē, izņemot gadījumus, kad bagāža neatkarīgu iemeslu dēļ ir nošķirta no pasažiera vai kad tai veiktas atbilstīgas drošības pārbaudes.

### 6. KRAVA UN PASTS

#### 6.1. Kravas un pasta drošības pārbaudes

1. Pirms iekraušanas gaisakuģos visai kravai un pastam veic drošības pārbaudes. Gaisa pārvadātājs nepieņem kravu vai pastu pārvadāšanai gaisakuģos, ja pats nav veicis tādas pārbaudes vai arī ja pilnvarotais pārstāvis, zināmais nosūtītājs vai pazīstamais nosūtītājs nav apstiprinājis un apliecinājis drošības pārbažu piemērošanu.
2. Transfēra kravai un transfēra pastam var veikt citādu drošības pārbaudi, kas jānosaka īstenošanas aktā.
3. Tranzīta kravu un pastu var atbrīvot no drošības pārbaudes, ja tas paliek gaisakuģos.

#### 6.2. Kravas un pasta aizsardzība

1. Kravu un pastu, ko paredzēts pārvadāt ar gaisakuģi, aizsargā pret nesankcionētu piekļūšanu no drošības pārbažu piemērošanas sākuma, kamēr lidostu atstāj gaisakuģis, ar ko to ir paredzēts pārvadāt.
2. Kravu un pastu, kas pēc drošības pārbaudēm nav pietiekami aizsargāts pret nesankcionētu piekļūšanu, pārmeklē.

## 7. GAISA PĀRVADĀTĀJA PASTS UN GAISA PĀRVADĀTĀJA MATERIĀLI

Gaisa pārvadātāja pastam un gaisa pārvadātāja materiāliem veic drošības pārbaudes un tad līdz iekraušanai gaisakuģos sargā, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļūvi gaisakuģos.

## 8. KRĀJUMI PATĒRĒŠANAI LIDOJUMĀ

Krājumiem patērēšanai lidojumā, arī pārtikai, ko paredzēts gaisakuģos pārvadāt vai lietot, veic drošības pārbaudes un tad līdz iekraušanai gaisakuģos sargā, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļūvi gaisakuģos.

## 9. LIDOSTU KRĀJUMI

Krājumiem, ko paredzēts pārdot vai lietot ierobežotas iekļuves drošības zonās, arī beznodokļu veikalu un restorānu krājumiem, veic drošības pārbaudi, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļūvi minētajās zonās.

## 10. DROŠĪBAS PASĀKUMI LIDOJUMA LAIKĀ

1. Neskarot spēkā esošos lidojuma drošības noteikumus:
  - a) nepiederošām personām ir liegts lidojuma laikā iekļūt lidojuma apkalpes kabīnē;
  - b) lidojuma laikā īpaši uzmanāmiem pasažieriem piemēro attiecīgus drošības pasākumus.
2. Veic attiecīgus drošības pasākumus, piemēram, gaisakuģa apkalpes locekļu un salona personāla apmācības, lai novērstu nelikumīgas iejaukšanās darbības lidojuma laikā.
3. Gaisakuģī neienes ieročus, izņemot tos, ko ved kravas nodalījumā, ja vien saskaņā ar valsts tiesību aktiem nav izpildīti nepieciešamie drošības nosacījumi attiecīgajā valstī un pārvadājumā iesaistītās valstis to nav atļāvušas.
4. 3. punktu piemēro arī drošības darbiniekiem lidojuma laikā, ja viņi ir bruņoti.

## 11. PERSONĀLA PIENĒMŠANA UN APMĀCĪBA

1. Personas, kas veic pārmeklēšanu, piekļuves kontroli vai citas drošības pārbaudes vai ir atbildīgas par minēto darbību veikšanu, pieņem darbā, apmāca un vajadzības gadījumā sertificē, lai nodrošinātu, ka tās ir piemērotas darbam un ir kompetentas veikt pienākumus, kas viņām uzticēti.
2. Personas, kas nav pasažieri un kam jāiekļūst ierobežotas iekļuves drošības zonās, saņem drošības apmācību, pirms saņem lidostas identitātes karti vai apkalpes identitātes karti.
3. 1. un 2. punktā minētās apmācības īsteno tūlīt pēc pieņemšanas darbā un regulāri atkārto.
4. 1. un 2. punktā minēto personu apmācībās iesaistītajiem instruktoriem ir vajadzīga kvalifikācija.

## 12. DROŠĪBAS IEKĀRTAS

Iekārtas, ko lieto pārbaudēs, piekļuves kontrolē un citās drošības pārbaudēs, atbilst noteiktajiem parametriem, un ar tām var veikt attiecīgās drošības pārbaudes.

---