



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 20.9.2007
KOM(2007) 542 lopullinen

**KOMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

**TOINEN KERTOMUS SIVIILI-ILMAILUN TURVAAMISTA KOSKEVAN
ASETUKSEN (EY) N:o 2320/2002 TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA**

**KOMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

**TOINEN KERTOMUS SIVIILI-ILMAILUN TURVAAMISTA KOSKEVAN
ASETUksen (EY) N:o 2320/2002 TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA**

1. JOHDANTO

Lentoliikenteen terrorismiuhka on koko ajan olemassa. Yhdistyneessä kuningaskunnassa elokuussa 2006 estetyt hyökkäykset, joissa oli tarkoitus käyttää käsimatkatavaroissa kuljetettuja nestemäisiä räjähteitä tuhoamaan lentokoneita ilmassa, olivat jälleen yksi osoitus siitä, että Euroopan unionin olisi vaarallista löysätä ilmailun turvaamiseksi toteuttamiaan toimenpiteitä. Asetuksella (EY) N:o 2320/2002¹ vahvistettujen turvatoimenpiteiden asianmukainen soveltaminen on edelleen keskeisen tärkeä tavoite.

Komissio antoi syyskuussa 2005 ensimmäisen kertomuksen² asetuksen (EY) N:o 2320/2002 täytäntöönpanosta. Se kattoi ajanjakson helmikuusta 2004 kesäkuuhun 2005. Tämä toinen kertomus koskee aikaa heinäkuusta 2005 joulukuuhun 2006. Se perustuu erityisesti komission tekemien noin viidenkymmenen uuden tarkastuksen päätelmiin. Kertomuksessa luodaan laaja katsaus ilmailun turvaamisen tilanteeseen Euroopan unionissa neljä vuotta asiaa koskevan säädöksen voimaantulon jälkeen.

Tämän kertomuksen perusteella on erityisesti todettavissa, että yhteisön lainsäädännöllä on voitu parantaa huomattavasti ilmailun turvaamisen tasoa Euroopan unionin lentoasemilla. Lentomatikustajien turvallisuus on hyvin varmistettu. EU:n järjestelmä on osoittanut kykynsä säilyttää ja kehittää yhteisiä sääntöjä, joilla helpotetaan matkustamista minimoimalla hankalat muunnemat eri maiden turvasäännöistä.

**2. JOHTOPÄÄTÖKSET KOMISSIION VUOSINA 2005 JA 2006 TEKEMISTÄ
TARKASTUKSISTA**

Helmikuusta 2004, jolloin tarkastukset aloitettiin, komissio on tehnyt 89 tarkastusta, joista 47 oli heinäkuun 2005 ja joulukuun 2006 välisenä aikana EU:ssa ja Sveitsissä³ tehtyjä uusia tarkastuksia (ks. liite 1). Kaikissa jäsenvaltioissa on tähän mennessä tehty kahdesta viiteen tarkastusta, joiden kohteena oli joko siviili-ilmailun turvaamisesta vastaava kansallinen viranomainen tai lentoasemat⁴.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2320/2002 yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä. EUVL L 355, 30.12.2002, s. 1.

² KOM(2005) 428, 22.9.2005. Ensimmäinen kertomus siviili-ilmailun turvaamista koskevan asetuksen (EY) N:o 2320/2002 täytäntöönpanosta.

³ Komissiolla on EU:n ja Sveitsin kahdenvälisen sopimuksen nojalla toimivalta tehdä tarkastuksia Sveitsissä. Norjassa ja Islannissa on tehty 11 samanlaista tarkastusta kuin komission tarkastukset. Nämä tarkastukset toteutti EFTAn valvontaviranomainen.

⁴ Bulgaria ja Romania, jotka liittyivät EU:hun 1. tammikuuta 2007, tarkastetaan ensimmäisen kerran vuonna 2007.

2.1. Toimivaltaisten kansallisten viranomaisten tarkastaminen

Koska myös ne uusien jäsenvaltioiden 10 kansallista viranomaista, joita ei ollut vielä tarkastettu ensimmäisen kertomuksen aikaan, on nyt tarkastettu, on mahdollista muodostaa kattava käsitys siitä, miten jäsenvaltiot ovat täyttäneet laaduntarkastusvelvollisuutensa⁵. Vuonna 2005 tehdyt ensimmäiset päätelmät voidaan vahvistaa: vaikka lainsäädännöstä johtuvat velvollisuudet on toteutettu jokseenkin tyydyttävästi, kansallinen laadunvalvonta ei ole riittävän tehokasta.

2.1.1. Asetuksesta johtuvien velvollisuuksien siirtäminen kansalliseen lainsäädäntöön

Siviili-ilmailun turvaamisesta vastaavien kansallisten viranomaisten tarkastamisen tarkoituksena on varmistua siitä, että yhteisön lainsäädännöstä johtuvia velvollisuuksia noudatetaan kansallisessa lainsäädännössä. Tällä tarkoitetaan sitä, että kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman⁶, kansallisen laadunvalvontaohjelman⁷, lentoasemien ja lentoliikenteen harjoittajien turvaohjelmien⁸ sekä kansallisen koulutusohjelman⁹ on oltava varmasti EU:n lainsäädännön mukaisia. Tarkastusten perusteella voidaan todeta erityisesti seuraavaa:

- Kansalliset siviili-ilmailun turvaohjelmat, joiden sisältöä on silloin tällöin pitänyt tarkistaa, on saatettava säännöllisesti asetuksen (EY) N:o 622/2003 muutoksista johtuvien uusien yhteisön vaatimusten mukaisiksi.
- Oikeudelliselta kannalta kansallisten laadunvalvontaohjelmien sisältö on yleisesti yhteisön vaatimusten mukainen.
- Kansallisten tarkastusten suoritustapaa koskevista vaatimuksista (ennalta ilmoittaminen tai ilmoittamattomuus, tarkastusten monipuolisuus, tulosten luokittelu) on säädetty asianmukaisesti useimmissa jäsenvaltioissa.
- Lentoasemien turvaohjelmat on validoitu riittävällä tavalla. Useimmat komission tarkastajien tutkimat ohjelmat on tarkistettu asiaa koskevan EU-lainsäädännön voimaantulon jälkeen.
- Lentoyhtiöiden turvaohjelmia ei seurata jäsenvaltioissa tasavertaisesti vaan etusijalla ovat yhtiöt, joiden toimiluvan on antanut asianomainen jäsenvaltio.
- Kansallisten turvakoulutusohjelmien laatiminen ja täytäntöönpano on yleisesti ottaen tyydyttävää.

⁵ Luxemburgissa ei ole tehty toimivaltaisen kansallisen viranomaisen tarkastusta, koska maassa ei ole laadunvalvontaohjelmaa. Tämän osalta on aloitettu rikkomisesta johtuva menettely.

⁶ Asetuksen (EY) N:o 2320/2002 5 artiklan 1 kohta.

⁷ Asetuksen (EY) N:o 2320/2002 5 artiklan 3 kohta ja 7 artiklan 1 kohta sekä kansallisia siviili-ilmailun turvaamisen laadunvalvontaohjelmia koskevista yhteisistä vaatimuksista 4 päivänä heinäkuuta 2003 annettu asetus (EY) N:o 1217/2003, EUVL L 169, 8.7.2003, s. 44.

⁸ Asetuksen (EY) N:o 2320/2002 5 artiklan 4 kohta.

⁹ Asetuksen (EY) N:o 2320/2002 5 artiklan 5 kohta.

2.1.2. Kansallisen laadunvalvonnan tehokkuus

Kansallisten laadunvalvontaohjelmien käytännön toteutuksessa on sen sijaan paljastunut monia puutteita, joita tarkastuksissa pidettiin vakavina. Noin kymmenessä jäsenvaltiossa kansallisen laadunvalvonnan tehokkuus onkin nykyisellään riittämätöntä.

- Monissa jäsenvaltioissa tarkastukset eivät ole riittävän säännöllisiä ja kattavia, jotta niillä pystyttäisiin vastaamaan käytännön turvatoimien vaatimuksiin, kannustamaan toimijoita soveltamaan menettelyjä täysimittaisesti ja luomaan objektiivinen ja täydellinen käsitys tilanteesta kansallisella tasolla. Eräät kansalliset viranomaiset eivät käytä niille annettuja toimivaltuuksia tarkastusmenetelmien monipuolistamiseen (turvatarkastukset ja muut tarkastukset, kokeet ja seurantatoimet).
- Monissa jäsenvaltioissa ei ole riittävästi kansallisia tarkastajia suorittamaan laadunvalvontatehtäviä tarpeeksi usein¹⁰. Liian usein tarkastajien on käytettävä suuri osa työajastaan muihin tehtäviin, erityisesti sääntelykysymyksiin. Tällä on välittömiä negatiivisia vaikutuksia lainsäädännön noudattamisen tasoon sekä tarkastusten määrään ja kattavuuteen. Lisäksi se estää tarkastajia saamasta tarvittavaa kokemusta.
- Korjausprosessin tehokkuus eli nopeus, jolla todetut puutteet korjataan, vaihtelee jäsenvaltiosta toiseen. Useimmissa jäsenvaltioissa toimivaltaiselle viranomaiselle annettuja täytäntöönpanovaltuuksia ei käytetä riittävän määrätietoisesti. Eräissä jäsenvaltioissa seuraamuksia määrätään vain poikkeustapauksissa jopa silloinkin, kun todettuja puutteita ei korjata. Tätä heikkoutta korostaa lisäksi käytännön toimien seurannan riittämättömyys.

Edellä todettu vaikuttaa ilman muuta lentoasemilla tehdyissä komission tarkastuksissa havaittuun lainsäädännön noudattamisen tasoon.

2.2. Lentoasemien tarkastaminen

2.2.1. Otoksen edustavuus

Komissio on tehnyt helmikuusta 2004 lähtien 65 lentoasematarkastusta. Tarkastuksia on toteutettu 49:llä eri lentoasemalla sekä kaikissa EU:n jäsenvaltioissa että Sveitsissä. Tämä lentoasemien määrä on noin 10 prosenttia niistä Euroopan suunnilleen 500:sta lentoasemasta, joilla harjoitetaan kaupallista liikennettä. Lentoasematarkastuksista 16 tapauksessa on tehty seurantatarkastus todettujen puutteiden korjaamisen toteamiseksi. Heinäkuusta 2005 joulukuuhun 2006 tehtiin 36 uutta tarkastusta, yleensä lentoasemilla, joilla on keskeinen merkitys tarkastetun jäsenvaltion lentoasemajärjestelmässä. Näistä tarkastuksista 13 johti seurantatarkastukseen. Vaikka otos onkin rajallinen, se on kuitenkin asetuksessa (EY) N:o 2320/2002 vahvistetun jäsenvaltioissa toteutetun yhteisön valvonnan tavoitteiden mukainen.

Komissiolla on tehtävän toteuttamista varten käytössään kymmenkunta kokoaikaista tarkastajaa. Lisäksi se voi käyttää satunnaisesti kansallisia tarkastajia¹¹.

¹⁰ Toimivaltaisten kansallisten viranomaisten piiristä on (EU:n 25 jäsenvaltiossa) nykyisin osoitettu ilmailun turvaamiseen (kokoaikaisia tai osa-aikaisia) kansallisia tarkastajia noin 350.

¹¹ Asetuksen (EY) N:o 1217/2005 5 artiklan noudattamiseksi komission yksittäisiin tarkastuksiin on nykyisin käytettävissä noin 70 kansallista tarkastajaa. Heinäkuusta 2005 joulukuuhun 2006 ensitarkastuksiin osallistui 58 kansallista tarkastajaa. Helmikuun 2004 ja kesäkuun 2005 välisenä aikana tehdyissä tarkastuksissa vastaava luku oli 32.

2.2.2. Todetut puutteet yleisesti

Heinäkuusta 2005 tehdyissä 23 uudessa ensitarkastuksessa vahvistuivat ne yleiset linjat, jotka komissio totesi jo ensimmäisessä kertomuksessaan. Yleisesti ilmailun turvaamisen taso Euroopan unionissa on hyvä, mikä johtuu siitä, että EU:n lainsäädäntö on monissa kysymyksissä vaativampaa ja yksityiskohtaisempaa kuin Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAOn säännöt¹². Ilmailun turvaamisen taso kuitenkin vaihtelee, koska lentoasemien välillä on huomattavia eroja. Eurooppa ei sen vuoksi ole kokonaan suojassa uhkakuvilta. Peruseriaatteita kuten matkustajien sekä käsimatkatavaroiden ja ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden 100-prosenttista turvatarkastamista sovelletaan asianmukaisesti.

Vuonna 2006 tehdyt tarkastukset vahvistivat myös parannusta olevan tapahtumassa: yleisesti ottaen sääntöjenvastaisuuksien määrä oli vähentynyt 21 prosenttia ja niiden vakavuus 17 prosenttia vuodesta 2004¹³. Toimenpiteitä ei kuitenkaan aina toteuteta EU:n lainsäädännön mukaisesti, ja edelleen todetaan säännöllisesti puutteita, jotka vaarantavat turvatoimenpiteiden yleisen laadun. Ei ole siis niinkään tarpeen lisätä toimia kuin parantaa niiden laatua.

- Kulunvalvontaan, ilma-alusten suojaamiseen, matkustajien turvatarkastuksiin sekä ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden suojaamiseen liittyvissä keskeisissä menettelyissä esiintyy usein pieniä tai keskivakavia puutteita.
- Vakavampaa EU:n lainsäädännön vastaisuutta on havaittu henkilöstön turvatarkastuksissa, ilma-alusten turvaetsinnöissä sekä käsimatkatavaroiden ja rahdin turvatarkastuksissa. Esimerkiksi samalla lentoasemalla ei aina sovelleta henkilöstön jäseniin ja matkustajiin samanlaisia turvatarkastusmenettelyjä vaan henkilöstön tarkastamisessa joustetaan enemmän ja käytetään menettelyjä, joilla ei havaita järjestelmällisesti kaikkia kiellettyjä esineitä.
- Tarkastusten yhteydessä tehdyissä kokeissa on varmistunut turvalaitteiden teknisen yhdenmukaistamisen välttämättömyys. Tämä onkin jo aloitettu antamalla kaksi asetusta (ks. 3.1 kohta).
- Lainsäädäntöä on myös täydennetty sen vuoksi, että eräät toimijat ovat pitäneet säännöksiä epätäsmällisinä (ks. 3.2 kohta).

Puutteisiin on monia syitä. Monien sääntöjenvastaisuuksien taustalla vaikuttavat selvästi inhimilliset tekijät: esimerkiksi matkatavaroiden läpivalaisussa on jäänyt havaitsematta kiellettyjä esineitä. Jatkuva valvonta ja koulutus sekä terrorismin uhasta muistuttaminen ovat sen vuoksi tarpeen. Monesti puutteisiin ovat syynä myös tavoitteet saada turvatarkastukset toteutettua mahdollisimman nopeasti sekä muut merkittävät toiminnalliset rajoitteet kuten ilma-alusten nopea vaihtuvuus. Lisäksi jotkin puutteet ovat suoraa seurausta kansallisen laadunvalvonnan riittämättömyydestä ja jopa puuttumisesta asiaa koskevan EU-lainsäädännön voimaantulon jälkeen. Tehokas laadunvalvonta edellyttää kuitenkin käytännön tarkastuksia.

2.2.3. Puutteiden vakavuus ja asetuksen (EY) N:o 1486/2003 15 artiklaan turvautuminen

Todettujen puutteiden vakavuutta ei pidä aliarvioida: yhdeksässä kymmenestä ensitarkastuksesta todetaan edelleen vakavia puutteita, jotka vaikuttavat koko turvaketjuun.

¹² Montrealin yleissopimuksen liite 17.

¹³ Tilastotiedot koskevat asetuksen (EY) N:o 2320/2002 liitteessä lueteltuja ilmailun turvaamisen osa-alueita.

Koska periaatteena on asetuksen (EY) N:o 2320/2002 mukaisesti tehdä vain yksi turvatarkastus, on usein negatiivisia vaikutuksia ilmailun turvaamisen tasoon muilla EU:n lentoasemilla.

Tämän vuoksi komissio vaatii asiaa koskevan lainsäädännön mukaisesti¹⁴ asianomaisia jäsenvaltioita toteuttamaan viipymättä korjaavia toimia, jos puutteiden vakavuus edellyttää niitä. Jos korjaavia toimia ei toteuteta viipymättä, kaikki jäsenvaltiot joutuvat toteuttamaan omilla lentoasemillaan täydentäviä toimenpiteitä, jotka voivat tulla kalliiksi. Vuodesta 2004 lähtien komissio on turvautunut asetuksen (EY) N:o 1486/2003 artiklaan 17 kertaa, mutta vain neljässä tapauksessa tämän toisen kertomuksen kattamana aikana. Tämä osoittaa, että jäsenvaltioilla on halua korjata vakavimmat puutteet mahdollisimman nopeasti. Tällaista kehitystä voidaan pitää merkittävänä saavutuksena.

2.2.4. Seurantatarkastukset ja korjaavien toimien toteuttaminen

Kuten vuonna 2005 annetussa kertomuksessakin todettiin, on hyvä, että jäsenvaltiot suhtautuvat myönteisesti komission tarkastuskertomuksiin. Tarkastusten viimeisen vaiheen eli tarkastuksissa todettujen puutteiden korjausprosessin tehokkuuden mittaamiseksi komissio on tämän kertomuksen kattaman viimeksi kuluneen puolentoista vuoden aikana tehnyt 13 seurantatarkastusta 13 eri jäsenvaltiossa. Näissä tarkastuksissa todettiin seuraavat seikat:

- Korjaustoimien taso ei ole riittävä: usein käy niin, että vaikka jäsenvaltion mukaan komission vaatimat korjaukset on tehty ja kansalliset varmistukset toteutettu, kuitenkin vain osa vakavista puutteista on korjattu asianmukaisesti.
- Vaikeimmin korjattavissa olevat turvatoimenpiteet liittyvät usein henkilöstön turvatarkastuksiin ja ilma-alusten turvaamiseen.
- Puutteiden korjaaminen kestää aika kauan: keskimäärin vähän yli vuoden. Tässä asiassa on kuitenkin suuria eroja, jotka paljastavat usein kansallisen toimivaltaisen viranomaisen ja asianomaisten toimijoiden aloitteellisuuden.

Kun korjausprosessi on riittämätön (säännösten noudattaminen jää heikoksi tai korjaaminen kestää liian pitkään), ja kun kaikki muut keinot on käytetty, komission on syytä aloittaa rikkomisesta johtuva menettely asianomaista jäsenvaltiota vastaan. Vuosina 2005 ja 2006 komissio joutui toimimaan näin kaksi kertaa. Tällä tavoin se sai toimivaltaisen kansallisen viranomaisen käyttämään sille kansallisessa laadunvalvontaohjelmassa osoitettuja toimivaltuuksia¹⁵.

3. SÄÄNTELYN KEHITTYMINEN VUONNA 2006

Asetuksen (EY) N:o 2320/2002¹⁶ 4 artiklan 2 kohdassa säädetään, että komissio päättää asetuksen liitteessä vahvistettujen yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanon ja teknisen mukauttamisen edellyttämistä toimenpiteistä neuvoston päätöksen 1999/468/EY¹⁷ 5 artiklassa

¹⁴ Siviili-ilmailun turvaamisen alalla suoritettavissa komission tarkastuksissa noudatettavista menettelyistä 22 päivänä elokuuta 2003 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1486/2003 15 artiklassa säädetään seuraavaa: "Jos tarkastuksessa havaitaan vakava puute, jolla katsotaan olevan merkittävä vaikutus siviili-ilmailun turvaamisen kokonaistasoon yhteisössä, komissio ilmoittaa asiasta välittömästi kaikille asianmukaisille viranomaisille." EUVL L 213, 23.8.2003, s. 3.

¹⁵ Menettelyt Luxemburgia ja Suomea vastaan.

¹⁶ EYVL L 355, 30.12.2002, p. 1.

¹⁷ EYVL L 86, 17.7.1999, s. 23.

säädettyä menettelyä (sääntelykomiteamenettely) noudattaen. Komissiota avustaa asetuksen (EY) N:o 2320/2002 9 artiklalla perustettu komitea, joka muodostuu jäsenvaltioiden edustajista. Tämä menettely mahdollistaa toimenpiteiden toteuttamisen tarpeen vaatiessa nopeasti.

Komitea piti heinäkuun 2005 ja joulukuun 2006 välisenä aikana 12 kokousta avustaakseen komissiota ilmailun turvaamista koskevan lainsäädännön valmistelussa. Vuoden 2006 aikana komitea antoi myönteisen lausunnon kuudesta komission esittämästä täytäntöönpanoasetuksesta. Päätöksentekomenettelystä tiedotettiin Euroopan parlamentille neuvoston päätöksen 1999/468/EY 7 artiklan vaatimusten mukaisesti.

3.1. Kaikkia tärkeimpiä turvalaitetyppejä koskevat vaatimukset

Komissio on antanut kaksi asetusta, joilla 622/2003 lisätään kaikkia EU:n lentoasemilla käytettäviä tärkeimpiä turvalaitetyppejä koskevat suorituskyykyvaatimukset. Tällaisilla vaatimuksilla varmistetaan, että EU:ssa käytettävät laitteet täyttävät tietyt perusvaatimukset, minkä lisäksi vaatimukset voivat auttaa parantamaan tarkastusten yhteydessä tehtyjen kokeiden tuloksia. Nämä asetukset ovat:

- Komission asetus (EY) N:o 1448/2006¹⁸, annettiin 29. syyskuuta 2006, tuli voimaan 20. lokakuuta 2006. Siinä säädetään yhteisön lentoasemilla käytettävien räjähdysaineilmaisimien suorituskyykyvaatimuksista.
- Komission asetus (EY) N:o 1862/2006¹⁹, annettiin 15. joulukuuta 2006, tuli voimaan 5. tammikuuta 2007. Siinä säädetään yhteisön lentoasemilla käytettävien metallinilmaisimina toimivien turvaporttien suorituskyykyvaatimuksista.

3.2. Komission tarkastuksissa havaitut lainsäädännön puutteet

Kaksi komission antamaa asetusta perustuu osittain komission tarkastuksiin, joissa olit tullut ilmi voimassa olevassa lainsäädännössä olevia puutteita tai heikkouksia. Komission tarkastajilta saadun palautteen ja komission tarkastustuloksista tekemän analyysin perusteella vaatimuksia on täydennetty joiltakin osin. Asetukset ovat:

- Komission asetus (EY) N:o 240/2006²⁰, annettiin 10. helmikuuta 2006, tuli voimaan 3. maaliskuuta 2006. Siinä täsmennetään turvamenettelyjä lentoaseman turvalavotuille alueille päästettävien ajoneuvojen osalta.
- Komission asetus (EY) N:o 831/2006²¹, annettiin 2. kesäkuuta 2006, tuli voimaan 1. tammikuuta 2007. Siinä säädetään lentorahdin turvaamista koskevien sääntöjen yhdenmukaistamisesta.

3.3. Teknologian kehittäminen ilmailun turvaamisen alalla

Yhteisön oikeudelliset vaatimukset eivät saisi haitata teknologian kehittämistä ilmailun turvaamisen alalla. Teollisuuden toivomuksesta päädyttiin lainsäädännölliseen ratkaisuun, jota tukivat täysin sekä komissio että jäsenvaltiot. Komission asetuksen (EY) N:o 65/2006²²

¹⁸ EUVL L 271, 30.9.2006, s.31.

¹⁹ EUVL L 358, 16.12.2006, s. 36.

²⁰ EUVL L 40, 11.2.2006, s.3.

²¹ EUVL L 150, 3.6.2006, s. 4.

²² EUVL L 11, 17.1.2006, s. 4.

mukaan jäsenvaltiot voivat tietyin edellytyksin poiketa lainsäädännössä asetetuista teknisistä vaatimuksista testatakseen uutta teknologiaa. Testijaksojen keston ehdoton enimmäisraja on 30 kuukautta, minkä jälkeen on tehtävä päätös siitä, sisällytetäänkö testattu uusi teknologia yhteisön lainsäädäntöön hyväksyttynä turvamenettelynä.

3.4. Nestemäisten räjähteiden vaara

Komission asetus (EY) N:o 1546/2006²³ annettiin 4. lokakuuta 2006, ja se tuli voimaan 6. marraskuuta 2006. Asetuksen vaikuttimena olivat tapahtumat Yhdistyneessä kuningaskunnassa 10. elokuuta 2006, jolloin maan tiedustelupalvelu paljasti terroristien suunnitelman räjäyttää useita ilma-aluksia ilmassa käyttäen nestemäisiä räjähteitä, jotka oli valmistettu itse kotitalouksissa käytettävistä kemikaaleista.

Komissio yksiköt kuulivat Euroopan johtavia ilmailun turvatekniikan ja -tieteen alan asiantuntijoita siitä, miten uhkaa olisi paras käsitellä. Asiasta käytiin jäsenvaltioiden sekä lentoasemien, lentoyhtiöiden ja lentoasemien myymälätoiminnan harjoittajien etujärjestöjen kanssa keskusteluja, joissa pohdittiin sitä, miten voitaisiin minimoida uusien sääntöjen haitalliset vaikutukset lentomatkustamiseen yhteisössä. Erityistä huolta aiheutti se, että markkinoilla ei ole minkäänlaisia testattuja laitteita tai teknologiaa, jonka avulla olisi mahdollista havaita nopeasti ja täsmällisesti suljetussa astiassa oleva nestemäinen räjähdde. Asetuksen mukaan niiden yksittäisten nestepakkausten määrä, jotka yksi matkustaja saa kuljettaa mukanaan, on enintään 100 millilitraa yhtä pakkausta kohden. Lisäksi kaikkien pakkausten on mahduttava enintään yhden litran suuruiseen läpinäkyvään muovipussiin, joka voidaan sulkea uudelleen. Asetusta on määrä tarkastella uudelleen kuuden kuukauden välein, jotta voidaan ottaa huomioon tekniikan kehittyminen, toiminnalliset vaikutukset lentoasemilla sekä vaikutukset matkustajiin.

Teknisen valmistelun käynnistämiseksi komissio on myös tehnyt tutkimuksia lentorahtia koskevan tunnettujen lähettäjien tietokannan perustamisesta, vainukoirien käytöstä sekä luotettavan matkustajan käsitteen kehittämisestä.

4. TULEVAISUUDEN TOIMIA

Vuonna 2007 olisi seurattava erityisesti seuraavia toimintalinjoja:

- Laadunvalvonnan suoritustasoon liittyvät jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten toimet.

Jäsenvaltioiden laadunvalvontaa on tähän mennessä pidetty heikkona lenkkinä ilmailun turvaketjussa. Laadunvalvonnan parantaminen loisi tarvittavaa vipuvaikutusta. On erityisen välttämätöntä, että jäsenvaltiot noudattavat laadunvalvontatoimissaan yhteisön vaatimuksia ja hyödyntävät tuloksia kaikilla lentoasemillaan. Tämän toteuttaminen edellyttää riittävää määrää tarkastajia ja asianmukaisia toimivaltuuksia. Jäsenvaltioita voisi myös kannustaa yhteistyöhön sellaisten toimijoiden säännöllisissä tarkastuksissa, jotka harjoittavat toimintaansa koko EU:n laajuisesti. Komissio jatkaa omia tarkastuksiaan, ja rikkomisesta johtuvia menettelyjä aloitetaan tarvittaessa.

- Nykyisen lainsäädännön parantamiseen tähtäävät toimet.

²³ EUVL L 286, 17.10.2006, s. 6.

Yhteisön ja jäsenvaltioiden laadunvalvonnan keskinäisen täydentävyyden lisäämiseksi asetuksia (EY) N:o 1486/2003 ja 1217/2003 olisi tarkistettava. Entisestään olisi täsmennettävä vaatimuksia, jotka koskevat kansallisia tarkastusmenetelmiä, puutteiden korjaamista sekä laadunvalvonnan laajuutta kussakin kansallisessa lentoasemajärjestelmässä.

Koska inhimillisillä tekijöillä on keskeinen merkitys turvavalvontamenettelyissä, komissio tarkastelee ehdotuksia turvahenkilökunnan koulutusvaatimusten kehittämiseksi.

Lisäksi komission tarkoituksena on jatkaa asetuksen (EY) N:o 622/2003 säännöllistä kehittämistä turvavaatimusten tarkistamiseksi joko tekniikan kehittyessä tai jos vaatimusten täsmentäminen yhteisön tasolla sitä edellyttää.

Yleisemmällä tasolla komissio aikoo arvioida uudelleen, ovatko kaikki ilmailun turvaamista koskevat vaatimukset edelleen tarpeen toiminnasta saatujen kokemusten ja ajantasaistettujen riskinarviointien perusteella. Viime vuosien tapahtumat ovat edellyttäneet hätätoimenpiteitä välittömiin uhkiin vastaamiseksi, mikä on lisännyt turvavalvonnan resurssien tarvetta ja toiminnallisia vaatimuksia lentoasemilla. On kuitenkin selvää, että joidenkin nykyisten vaatimusten tarkistaminen ja mahdollinen kumoaminen tai uudelleen määrittely edellyttää ensin uutta, yksinkertaisempaa ja joustavampaa puiteasetusta, joka onkin parhaillaan valmisteltavana.

Toimintaa voisi olla mahdollista helpottaa huomattavasti, jos löydetään keinoja laajentaa EU:n sisäistä yhden turvatarkastuksen mallia samoin ajatteleviin yhteisön ulkopuolisiin maihin, joissa sovelletaan vastaavan tasoisia tiukkoja turvavaatimuksia. Komissio työskentelee aktiivisesti tämän asian kehittämiseksi, ja toivoo voivansa esittää ensimmäisiä tuloksia uuden puiteasetuksen antamisen jälkeen.

Liite 1 Komission tarkastukset jäsenvaltioissa 31.12.2006 mennessä

Jäsenvaltio	Tarkastusten lukumäärä 2004 - 06/2005 (seurantatarkastukset mukaan luettuina)	Tarkastusten lukumäärä 07/2005 - 12/2006 (seurantatarkastukset mukaan luettuina)	Tarkastusten lukumäärä yhteensä 2004/2006 (seurantatarkastukset mukaan luettuina)
Belgia	2	1	3
Tšekki	1	1	2
Tanska	2	2	4
Saksa	3	3	6
Viro	-	2	2
Kreikka	3	3	6
Espanja	3	1	4
Ranska	3	3	6
Irlanti	2	2	4
Italia	2	3	5
Kypros	1	2	3
Latvia	1	2	3
Liettua	1	2	3
Luxemburg	2	-	2
Unkari	1	1	2
Malta	1	1	2
Alankomaat	2	1	3
Itävalta	3	2	5
Puola	1	3	4
Portugali	2	1	3
Slovenia	1	2	3
Slovakia	-	2	2
Suomi	1	3	4
Ruotsi	2	1	3
Yhdistynyt kuningaskunta	2	2	4
Sveitsi	-	1	1

Yhteensä	42*	47*	89
-----------------	------------	------------	-----------

* Tietoihin eivät sisälly Bulgariassa ja Romaniassa tehdyt kaksi teknistä arviota, jotka toteutettiin valmisteltaessa kyseisten maiden liittymistä Euroopan unioniin 1. tammikuuta 2007.