

FI

FI

FI



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 29.9.2008
KOM(2008) 582 lopullinen

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

**KOLMAS KERTOMUS YHTEISISTÄ SIVIILI-ILMAILUN TURVAAMISTA
KOSKEVISTA SÄÄNNÖISTÄ ANNETUN ASETUKSEN (EY) N:O 2320/2002
TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA**

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

**KOLMAS KERTOMUS YHTEISISTÄ SIVILI-ILMAILUN TURVAAMISTA
KOSKEVISTA SÄÄNNÖISTÄ ANNETUN ASETUKSEN (EY) N:O 2320/2002¹
TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA**

¹ EYVL L 355, 30.12.2002, s. 1.

1. JOHDANTO

Saavutetusta edistymisestä huolimatta terrorismi muodostaa edelleen uhan yhteiskunnallemme. Siviili-ilmailuun kohdistuu erityinen riski, ja se saattaa olla haavoittuva eri keinoin tehdyille hyökkäyksille. Komission työ sen varmistamiseksi, että asianmukainen lainsäädäntö on voimassa ja pannaan täysimääräisesti täytäntöön kaikkialla yhteisössä, on siksi olennaisen tärkeää riittävän suojan takaamiseksi EU:n kansalaisille. Ei ole epäilystäkään siitä, että tämä työ on auttanut ehkäisemään hyökkäyksiä tämän kertomuksen kattamana aikana. Uhka on kuitenkin edelleen todellinen, ja on tärkeää pysyä valppaana.

Kansalaisten tehokas suojelu on varmistettava samalla kun luodaan edellytykset ilmailun sisämarkkinoiden moitteettomalle toiminnalla. Asetus (EY) N:o 2320/2002 voidaan nähdä ensimmäisenä virstanpylväänä tällä tiellä. Tulevaa etenemissuuntaa suunniteltaessa on kuitenkin otettava huomioon teknologian kehitys, ja suunnitelmia on myös arvioitava säännöllisesti ja edistettävä maailmanlaajuisesti kansainvälisten neuvottelujen kautta. Lentoyhtiöiden ja lentoasemien henkilökuntaa on pyrittävä avustamaan kaikin tavoin, matkustavalle yleisölle aiheutuvia haittoja on pyrittävä minimoimaan ja menettelyjä on pyrittävä sujuvoittamaan turvallisuustasoa laskematta.

Tämä on komission kolmas kertomus asetuksen (EY) N:o 2320/2002 täytäntöönpanosta, ja se kattaa ajanjakson vuoden 2007 tammikuusta joulukuuhun. Kertomuksessa on kaksi osaa. Ensimmäisessä osassa tehdään katsaus komission vuonna 2007 laatimiin tarkastusraportteihin ja niiden johdosta toteutettuihin toimiin. Toisessa osassa kuvataan toimia, joita on toteutettu sääntöjen täytäntöönpanon järjeistämiseksi siten, että matkustajien ja toimialan tarpeet otetaan paremmin huomioon.

Kertomus vahvistaa, että siviili-ilmailun turvaamista koskevien yhteisten sääntöjen täytäntöönpanossa on saavutettu jatkuvaa edistystä vahvalta maailmanlaajuiselta pohjalta, vaikka parantamisen varaa on toki edelleen. Kertomuksessa kuvataan myös yhteisön soveltamaa ennakoivaa lähestymistapaa sellaisen joustavan, käytännöllisen ja yhdenmukaistetun järjestelmän kehittämiseen, jonka avulla pyritään helpottamaan matkustajien ja rahdin liikkumista turvatussa lentoasemaympäristössä.

ENSIMMÄINEN OSA

KOMISSION TEKEMÄT TARKASTUKSET

1. Yleiskatsaus

Komission on valvottava, että jäsenvaltiot noudattavat ilmailun turvaamista koskevaa lainsäädäntöä. Tätä varten se suorittaa

- kansallisten asianmukaisten viranomaisten tarkastuksia,
- lentoasemien tarkastuksia ja
- seurantatarkastuksia korjaavien toimien toteuttamisen varmistamiseksi.

Helmikuun 2004 ja joulukuun 2007 välisenä aikana on tehty kaikkiaan 117 tarkastusta, joista 28 tämän kertomuksen kattamana 12 kuukauden ajanjaksona. Jokaisessa jäsenvaltiossa

(Bulgariaa lukuun ottamatta) on tehty yhdestä kuuteen lentoasematarkastusta, ja kaikkien jäsenvaltioiden (Romaniaa lukuun ottamatta) asianmukaiset viranomaiset on tarkastettu vähintään kerran. Myös Sveitsi on sisällytetty yhteisön ohjelmaan, kun taas EFTAn valvontaviranomainen on tehnyt joulukuusta 2005 lähtien tarkastuksia Norjassa ja Islannissa rinnakkaisten säännösten pohjalta. (Yksityiskohtaiset tiedot kaikista tarkastuksista esitetään liitteessä 1.)

2. Kansallisten asianmukaisten viranomaisten tarkastukset

Kaikkien jäsenvaltioiden on hyväksyttävä kansallinen siviili-ilmailun turvaohjelma ja nimettävä asianmukainen viranomainen, joka vastaa sen täytäntöönpanon koordinoinnista ja seurannasta. Kaikki 27 jäsenvaltiota ovat tehneet näin. Asianmukaisten viranomaisten on

- laadittava ja toteutettava laadunvalvontaohjelma,
- valvottava lentoasemien ja lentoyhtiöiden turvaohjelmia ja
- laadittava ja toteutettava siviili-ilmailun turvakoulutusohjelma².

Komissio tarkasti vuoden 2007 aikana 10 asianmukaista viranomaista. Tarkastusten yhteydessä tutustuttiin asiakirja-aineistoon, tehtiin haastatteluja ja – ensimmäistä kertaa vuonna 2007 – tehtiin paikan päällä tarkastuksia lentoasemilla, joilla kansallisia toimenpiteitä toteutetaan.

Tarkastusten tulokset vastasivat aiemman seurannan yhteydessä saatuja tuloksia, eli olivat pääosin seuraavat:

- lainsäädäntöä noudatetaan hyvin siltä osin, että riittävä oikeudellinen kehys on vahvistettu,
- yhteisten vaatimusten täytäntöönpanon tuloksellisuutta tarkastellen saavutukset ovat vähemmän tyydyttäviä.

2.1. Oikeudellinen kehys

Yleisesti ottaen jäsenvaltioiden **kansallisten siviili-ilmailun turvaohjelmien** sisältö vastaa yhteisön lainsäädännön vaatimuksia. Ohjelmia ei ole kuitenkaan aina päivitetty riittävän nopeasti yhteisön lainsäädäntöön tehtyjen muutosten huomioon ottamiseksi.

Useimmat jäsenvaltiot ovat vahvistaneet tyydyttävät kansalliset **laadunvalvontaohjelmat**, joissa määritellään selkeästi kansallisten tarkastajien palvelukseen ottaminen, koulutus, tehtävät ja valtuudet sekä tarkastusohjelman prioriteetit ja menettelytavat. Joissain tapauksissa ohjelmat eivät kuitenkaan täytä kaikkia vaatimuksia, kun niissä ei esimerkiksi vahvisteta testausohjelmaa tai määritellä seurantatoimien toteuttamistiheyttä. On olemassa selkeä tarve parantaa parhaiden käytäntöjen jakamista ja kansallisten ohjelmien yleistä yhdenmukaistamista.

Lentoasemien turvaohjelmat ovat useimmissa tapauksissa ajan tasalla ja jäsenvaltiot valvovat niitä. **Lentoyhtiöiden turvaohjelmat** eivät ole yhtä hyvin kaikkien vaatimusten

² Vaatimukset perustuvat asetuksen (EY) N:o 2320/2002 5 artiklaan.

mukaisia ja niitä valvotaan heikommin. Tämä koskee erityisesti EU:n ulkopuolella rekisteröityjä lentoyhtiöitä ja niiden tarkastus- ja etsintämenettelyjä.

Kansalliset turvakoulutusohjelmat ovat yleensä vaatimusten mukaisia. Yleisimmät puutteet ovat turvahenkilöstöön kuulumattoman erityishenkilöstön yleistä turvatietoisuutta koskevan koulutuksen puutteellinen järjestäminen sekä sellaista kertauskoulutusta koskevien sääntöjen puuttuminen, jonka avulla turvahenkilöstö pysyy ajan tasalla alan kehityksestä.

2.2 Oikeudellisten vaatimusten täytäntöönpano

Vaikka kansallisen laadunvalvontaohjelman toteuttamistaso on korkea joissain jäsenvaltioissa, se on valitettavasti edelleen alhainen useissa muissa jäsenvaltioissa, joissa esiintyy monia vakavia puutteita. Tarkastusten yhteydessä havaittiin säännöllisesti puutteita jopa niissäkin jäsenvaltioissa, joilla on pisimmälle kehitetyt ohjelmat.

Joissain tapauksissa tietojen riittämätön säilyttäminen on vaikeuttanut komission tarkastajien (ja myös kansallisten viranomaisten itsensä) mahdollisuuksia arvioida sitä, kuinka hyvin täytäntöönpanoa koskevat vaatimukset on täytetty. Seuraavat yleiset johtopäätökset voidaan kuitenkin tehdä:

- Asianmukaisella viranomaisella ei ole aina kaikkia tietoja, joita se tarvitsee voidakseen suunnitella tarkastustoimia riittävällä tavalla (se ei esimerkiksi tunne kaikkia turvaketjussa mukana olevia toimijoita).
- Monet jäsenvaltiot eivät käytä kaikkia mahdollisia valvontatekniikoita (esim. perusteellisia turvatoimien auditointeja tai tarkemmin kohdennettuja tarkastuksia ja testejä) eivätkä siten voi tehdä kattavaa arviointia kaikista täytäntöönpanoon liittyvistä näkökohdista.
- Monilla jäsenvaltioilla ei ole riittävästi henkilöstöä suorittamaan kaikkien lentoasemien ja lainsäädännön kaikkien osien valvontaa riittävän usein, jotta puutteet voitaisiin havaita ja korjata pikaisesti.
- Kun puutteita havaitaan, niiden nopeaa korjaamista ei valvota riittävän tehokkaasti.

Komission tarkastusten tuloksilla on kuitenkin ollut joissain jäsenvaltioissa se myönteinen vaikutus, että ilmailun turvaamiseen on osoitettu enemmän resursseja ja kansallisten tarkastajien määrää on lisätty. On olemassa merkkejä siitä, että tämä kehitys jatkuu.

3. Lentoasemien tarkastukset

3.1. Lentoasemien ja tarkastusryhmien valinta

Komissio teki helmikuun 2004 ja joulukuun 2007 välisenä aikana 83 lentoasematarkastusta (seurantatarkastukset mukaan luettuina). Tarkastusohjelma perustuu riskinarviointiin, mutta sen piiriin on kuulunut useimpien yhteisön suurimpien lentoasemien lisäksi myös eräitä pienimpiä asetuksen (EY) N:o 2320/2002 soveltamisalaan kuuluvia kaupallisia toimintoja. Niistä 20:stä EU:n lentoasemasta, joita käyttää lähes tai yli 20 miljoonaa matkustajaa vuodessa, komission on tarkastanut jo 17. Alustavista arvioinneista 24 johti seurantatarkastuksiin toteutettujen korjaavien toimien arvioimiseksi.

EU:n tarkastusten toteuttamisesta vastaavat komission 10-henkisen tarkastusryhmän jäsenet kansallisten tarkastajien avustuksella. Kaikki jäsenvaltiot kolmea lukuun ottamatta ovat nimenneet komission asetuksen (EY) N:o 1486/2003³ 5 artiklan mukaisesti vähintään yhden kansallisen tarkastajan, joka voi osallistua komission tarkastuksiin.

3.2 *Yleiskatsaus todetuista puutteista*

Euroopan lentoasemien turvallisuustaso on yleisesti ottaen korkea, etenkin maailmanlaajuisiin vaatimuksiin ja käytäntöihin verrattuna. Lainsäädännön noudattamisen taso on kohonnut lähes 40 prosenttia tarkastusten aloittamisen jälkeen ja vakavien puutteiden lukumäärä laskee kaiken aikaa. Vain yhdellä komission tarkastamalla lentoasemalla säännösten noudattamisen katsottiin olevan niin puutteellista, että se aiheuttaa merkittävän uhan siviili-ilmailun turvaamisen kokonaistasolle yhteisössä (asetuksen 1486/2003 15 artikla). Asiasta ilmoitettiin kaikille jäsenvaltioille. Vaikka lisätoimet ovat selvästi tarpeen, ei pidä unohtaa, että arvioinneissa sovelletaan eräitä maailman tiukimpia vaatimuksia.

Vuonna 2007 tehdyt havainnot ovat samansuuntaisia kuin aiempina vuosina. Aloilla, joita voidaan pitää ilmailun turvaamisen kannalta keskeisinä – lentoasemien turvaaminen, ilmailun turvaaminen, matkustajien ja käsimatkatavaroiden turvatarkastukset ja ruumaan menevien matkatavaroiden turvatarkastukset – tulokset kyllä paranevat, mutta sääntöjenvastaisuutta esiintyy vielä tärkeillä osa-alueilla. Tämä koskee erityisesti toimintoja, joissa inhimilliset tekijät ovat keskeisiä. Muita esiin nousseita kysymyksiä ovat seuraavat:

- jotkin nykyisen lainsäädännön vaatimukset ovat liian määrääviä;
- uusiin vaatimuksiin mukautuminen vaatii aikaa;
- kansallisen tason valvonta on puutteellista; ja
- asianmukaisilla viranomaisilla ei ole riittäviä täytäntöönpanovaltuuksia.

Vuoden 2007 tarkastuksissa aloitettiin myös EU:n valvonta aloilla, joita on harvemmin käsitelty aiemmissa kertomuksissa: ateriapalvelut, siivouspalvelut, lentoyhtiön posti ja muu materiaali sekä laitteita koskevat tekniset vaatimukset. Vaikka näiltä aloilta ei ole vielä saatavilla riittävästi tietoja, jotta niistä voitaisiin esittää perusteltuja päätelmiä, komission tarkastajat ovat olleet jossain määrin huolestuneita laitteita koskevien vaatimusten valvonnasta. Tämä voi osaltaan johtua siitä, ettei joissain jäsenvaltioissa ole käytettävissä riittävää teknistä asiantuntemusta.

3.3 *Seurantatarkastukset*

EU:n lentoasemilla tehtiin kahdeksan seurantatarkastusta vuonna 2007. Näissä tapauksissa havaittiin yleensä, että vähintään kolmannes ensitarkastuksessa havaituista vakavista puutteista korjattiin kohtuullisessa ajassa, mutta yksikään lentoasema ei kyennyt korjaamaan kaikkia vakavia puutteita ennen seurantatarkastusta. Joissain tapauksissa tämä johtui siitä, että puute voitiin korjata ainoastaan maalaitteita ja -tiloja muuttamalla, eikä tarvittavia rakennustöitä voitu toteuttaa nopeasti.

³ Komission asetus (EY) N:o 1486/2003 siviili-ilmailun turvaamisen alalla suoritettavissa komission tarkastuksissa noudatettavista menettelyistä (EUVL L 213, 23.8.2003, s. 3).

Hankalimmat vaikeudet näyttävät liittyvän henkilöstön turvatarkastuksiin (inhimilliset tekijät, käsi-ilmaisimien sopimaton käyttö) ja ilma-alusten turvaamiseen.

3.4 Jäsenvaltioiden omat arvioinnit

Komission asetuksen (EY) N:o 1217/2003⁴ 6 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on annettava kunkin vuoden helmikuun loppuun mennessä komissiolle kertomus, joka kattaa niiden kansallisen vaatimustenmukaisuuden valvonnan tulokset edeltävän vuoden ajalta. Yleisesti ottaen näissä kertomuksissa ilmoitettu vaatimustenmukaisuuden taso on korkeampi kuin komission tarkastuksissa havaittu. Tämä osoittaa, ettei vaatimuksia panna täytäntöön riittävän yhdenmukaisesti.

4. Tilanne vuoden 2007 lopussa

4.1 Keskenäiset tapaukset

Koko tarkastusajanjaksolla 2004–2007 avatuista tarkastustapauksista oli vuoden 2007 lopussa kesken 43, eli näissä tapauksissa komission raportoimien puutteiden korjaamista ei ole vielä kukaan vahvistettu, vaikka korjaussuunnitelmat onkin esitetty useimmissa tapauksissa. Keskenäisistä tapauksista 16 liittyy asianmukaisiin viranomaisiin ja 27 lentoasemien tarkastuksiin. Viimeksi mainituista 20 on vuodelta 2007.

4.2 Rikkomisesta johtuvat menettelyt

Komissio aloitti vuonna 2007 perustamissopimuksen 226 artiklan mukaisen rikkomisesta johtuvan menettelyn Luxemburgia vastaan, koska se ei ollut riittävällä tavalla korjannut tarkastuksessa havaittuja puutteita, sekä Slovakiaa vastaan, koska se ei ollut toimittanut toimintasuunnitelmaa erään lentoaseman seurantatarkastuksen jälkeen eikä ollut osoittanut riittäviä resursseja ilmailun turvaamiseen⁵.

TOINEN OSA

PROSESSIN SUJUVOITTAMINEN

5. Yleiskatsaus

Komission tekemissä tarkastuksissa on tullut esiin useita asetusten täytäntöönpanoon liittyviä vaikeuksia. Samanlaisia ongelmia on tuotu esiin myös vuotuisissa kertomuksissa ja muissa jäsenvaltioiden ja toimialan toimittamissa tiedoissa. Tärkeimmät kysymykset vaikuttavat olevan seuraavat:

- **selkeyden puute tai kohtuuttomat vaatimukset** nykyisessä lainsäädännössä,
- jäsenvaltioiden vaatimusten vaihtelevuus, mikä johtaa **epäyhdenmukaisuuteen** koko yhteisössä,
- **avoimuuden** ja kunnollisen **uudelleentarkastelun** puute,

⁴ Komission asetus (EY) N:o 1217/2003 kansallisia siviili-ilmailun turvaamisen laadunvalvontaohjelmia koskevista yhteisistä vaatimuksista (EUVL L 169, 8.7.2003, s. 44).

⁵ Luxemburgin tapaus on sittemmin ratkaistu. Slovakian tapaus on ratkaistu toimintasuunnitelman osalta.

- käsitys, ettei **toiminnallisia vaatimuksia** oteta riittävästi huomioon,
- teknisten vaatimusten **standardoinnin** puute,
- yhteisössä ja **kolmansissa maissa**, etenkin Yhdysvalloissa, sovellettavien vaatimusten poikkeavuus ja
- jäsenvaltioilta vaadittavat liian suuret resurssit, mikä johtuu eri tarkastusjärjestelmien (EU:n lisäksi ICAO ja TSA) **päällekkäisistä vaatimuksista**.

Kunkin kysymyksen ratkaisemiseen panostettiin merkittävästi vuonna 2007. Nimenomaisena tavoitteena oli helpottaa matkustajien liikkumista yhteisön lentoasemilla ja keventää toimialalle aiheutuvaa taakkaa turvavaatimuksia vaarantamatta.

6. Sääntelyn kehitys

6.1 Vuoden 2007 ohjelma

Vuonna 2007 toteutettiin laaja sääntelyn kehittämisohjelma, johon sisältyivät seuraavat toimet:

- asetuksen (EY) N:o 2320/2002 korvaavan puiteasetuksen toinen käsittely ja sovittelumenettely⁶,
- komission asetuksen (EY) N:o 622/2003⁷ korvaavan suunnitellun uuden täytäntöönpanoasetuksen laadinta,
- asetukset (EY) N:o 1217/2003 (kansallinen laadunvalvonta) ja 1486/2003 (komission tarkastukset jäsenvaltioissa) korvaavien säädösten laadinta,
- uudet säännökset, jotka antavat Euroopan parlamentille suuremmat valvontavaltuudet ilmailun turvaamista koskevan täytäntöönpanolainsäädännön osalta,
- uhkakuvaprojisoinnin teknisiä standardeja koskeva sopimus ja
- nestemäisten räjähteiden aiheuttamaa uhkaa koskevan lainsäädännön uudelleentarkastelu ja tarkistaminen (käsimatkatavaroiden koko, sopimukset kolmansien maiden kanssa).

6.2 Uusi puite- ja täytäntöönpanolainsäädäntö: sääntelyn parantaminen

Neuvosto, parlamentti ja komissio jatkoivat vuonna 2007 sovittelumenettelyssä neuvotteluja uudesta puiteasetuksesta komission syyskuussa 2005 esittämän ehdotuksen pohjalta. Ne pääsivät asiasta sopimukseen vuoden 2008 alussa. Komissio, joka toimii yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa asetuksen (EY) N:o 2320/2002 9 artiklassa perustetussa ilmailun turvaamista käsittelevässä komiteassa, ennakoii asetuksen antamista ja jatkoi uuden

⁶ Asetus on sittemmin annettu 11. maaliskuuta 2008 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksena (EY) N:o 300/2008 (EUVL L 97, 9.4.2008, s. 72).

⁷ Komission asetus (EY) N:o 622/2003 toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi (EUVL L 89, 5.4.2003, s. 9).

täytäntöönpanolainsäädännön valmistelua ja laati alustavat luonnokset useimmista luvuista. Ne on nimenomaisesti laadittu siten, että niillä pyritään selkeyttämään nykyisiä säännöksiä ja poistamaan vaatimukset, joita ei enää pidetä tarpeellisina tai asianmukaisina, mikä helpottaa täytäntöönpanoa.

Ilmailun turvaamista käsittelevä komitea kokoontui kahdeksan kertaa vuoden 2007 aikana, ja sen työtä tukivat useat työryhmät. Myös ilmailun turvaamista käsittelevä sidosryhmien neuvoa-antava työryhmä (SAGAS) kokoontui kahdeksan kertaa. Näissä kokouksissa toimialan edustajat saattoivat keskustella näkemyksistään komission ja jäsenvaltioiden kanssa. Uuteen asetukseen sisältyy lauseke, jolla tälle sidosryhmien komitealle annetaan virallinen asema. Siihen sisältyy myös sitoumus tarkastella lähemmin turvatoimien rahoitusta.

6.3 *Laadunvalvonta – suurempi yhdenmukaistaminen*

Asetusten (EY) N:o 1217/2003 ja 1486/2003 – joilla molemmilla pannaan täytäntöön asetus (EY) N:o 2320/2002 – tarkistamista koskeva työ jatkui vuoden 2007 aikana työryhmissä. Tavoitteena on parantaa täytäntöönpanon yhdenmukaisuutta yhteisössä ja sisällyttää parhaat käytännöt lainsäädäntöön. Tämän odotetaan helpottavan yhden turvatarkastuksen mallin tulevaa kehittämistä sekä yhteisössä että sen ulkopuolella.

6.4 *Parlamentin valvontavaltuudet ja yleisölle tiedottaminen – suurempi avoimuus*

Sillä välin kun Euroopan yhteisöjen tuomioistuin käsittelee asiaa C-345/06 (Heinrich)⁸ komissio ja komitea ovat myös tarkastelleet uudelleen voimassa olevaa lainsäädäntöä mieltiäkseen, mitkä tiedot voidaan julkaista turvallisuutta vaarantamatta. Ne ovat keskustelleet tähän liittyvästä asetusluonnoksesta ja harkitsevat, kuinka tulevaisuudessa voidaan saavuttaa paras tasapaino avoimuuden ja uhkilta suojautumisen välillä. Tämä merkitsee, että matkustajat voivat saada mahdollisimman paljon tietoa ennen lennolle lähtöä.

6.5 *Tekniset standardit – standardoinnin parantaminen*

Vuonna 2007 sovittiin uhkakuvaprojisointiin (TIP) liittyviä standardeja koskevasta uudesta asetuksesta, vaikkei sitä julkaistukaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* kuin vasta tammikuussa 2008⁹. (Uhkakuvaprojisointi on järjestelmä, jolla pyritään parantamaan ja seuraamaan käsimatkatavaroiden turvatarkastuksia tekevän henkilöstön suorituskykyä.)

6.6 *Nesteet ja uudelleentarkastelumenettely – säännöllinen uudelleentarkastelu ja yhteistyö kolmansien maiden kanssa*

Asetusta (EY) N:o 1546/2006¹⁰, jolla otetaan käyttöön toimenpiteitä nestemäisten räjähteiden aiheuttamaan uhkaan vastaamiseksi, tarkastellaan uudelleen kuuden kuukauden välein. Tarkoituksena on höllentää vaatimuksia uuden teknologian tullessa käyttöön. Tässä yhteydessä käsimatkatavaroiden koon ehdotettua rajoittamista ensin lykättiin ja sittemmin se

⁸ EUVL C 281, 18.11.2006, s. 19.

⁹ Komission asetus (EY) N:o 23/2008, annettu 11 päivänä tammikuuta 2008, toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi annetun asetuksen (EY) N:o 622/2003 muuttamisesta (EUVL L 9, 12.1.2008, s. 12).

¹⁰ Komission asetus (EY) N:o 1546/2006, annettu 4 päivänä lokakuuta 2006, toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi annetun asetuksen (EY) N:o 622/2003 muuttamisesta (EUVL L 286, 17.10.2006, s. 6).

peruttiin ECACin teknisen työryhmän päätelmien pohjalta, jotka se esitti tehtyään asiassa kokeita komission pyynnöstä.

Ongelmia, joita nesteitä koskevat rajoitukset aiheuttavat kolmansista maista tuleville transfermatkustajille, on pyritty ratkaisemaan myös asetuksilla (EY) N:o 915/2007¹¹ ja 1477/2007¹². Näiden asetusten mukaan yhteisö tunnustaa kolmansien maiden lentoasemilla toteutetut turvatoimenpiteet.

Lisäksi komissio alkoi laatia jäsenvaltioiden kanssa etenemissuunnitelmaa nesteitä koskevien rajoitusten helpottamiseksi. Pyrkimyksenä on, että tämä on vaiheittainen, kaksivuotinen prosessi, jonka aikana määritellään uusia turvatarkastusteknologioita, vahvistetaan niitä koskevat standardit ja otetaan teknologiat käyttöön.

7. Laitekokeilut ja selvitykset

7.1 Kokeilut – uusien ratkaisujen etsintä

Asetuksen (EY) N:o 65/2006¹³ mukaan jäsenvaltio, joka haluaa kokeilla uusia laitteita tai menettelyjä, voi tehdä niin rajoitetun ajan ilmoitettuaan ensin asiasta komissiolle ja komitealle ja saatuaan niiden hyväksynnän. Tätä menettelyä sovelletaan ainoastaan siinä tapauksessa, että kokeiltavat laitteet tai menettelyt korvaavat yhteisön lainsäädännössä määritellyt laitteet ja menettelyt. (Jäsenvaltiot voivat tietenkin milloin tahansa kokeilla laitteita tai menettelyjä, jos niitä käytetään asetuksissa määriteltujen laitteiden ja menettelyjen *lisäksi*.)

Vuoden 2007 aikana on tehty useita kokeiluja, joissa on käytetty henkilökannereita (millimetriaallot ja takaisinsironta) ja koiria. Komissio päättää koeajan jälkeen, onko uusi menetelmä syytä sisällyttää EU:n lainsäädäntöön. Näin tulee todennäköisesti pian tapahtumaan henkilökannereiden osalta, sillä niiden odotetaan helpottavan huomattavasti matkustajien kulkua turvatarkastuspisteiden läpi sekä parantavan turvatarkastusten tasoa.

7.2 Selvitykset – ongelmien määrittely ja ratkaisujen ehdottaminen

Edellä mainittujen kokeilujen lisäksi vuonna 2007 tehtiin komission rahoittamia selvityksiä, jotka koskivat muun muassa etsintäkoirien käyttöä, turvahenkilöstön suorituskykyyn vaikuttavia tekijöitä ja ”rekisteröidyn matkustajan” käsitettä. Selvitysten raportit ovat parhaillaan sidosryhmien käsiteltävinä, ja niiden pohjalta voidaan tulevaisuudessa antaa täytäntöönpanolainsäädäntöä.

Komissio on myös pyrkinyt pysymään täysin ajan tasalla teollisuuden ja ECACin teknisen työryhmän tekemästä nesteiden testausta koskevasta tutkimuksesta, jotta se voi antaa tämän uuden teknologian käytön mahdollistavaa lainsäädäntöä heti kun teknologia on kehittynyt niin pitkälle, että se voidaan ottaa käyttöön lentoasemilla.

¹¹ Komission asetus (EY) N:o 915/2007, annettu 31 päivänä heinäkuuta 2007, toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi annetun asetuksen (EY) N:o 622/2003 muuttamisesta (EUVL L 200, 1.8.2007, s. 3).

¹² Komission asetus (EY) N:o 1477/2007, annettu 13 päivänä joulukuuta 2007, toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi annetun asetuksen (EY) N:o 622/2003 muuttamisesta (EUVL L 329, 13.12.2007, s. 22).

¹³ Komission asetus (EY) N:o 65/2006, annettu 13 päivänä tammikuuta 2006, toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi annetun asetuksen (EY) N:o 622/2003 muuttamisesta (EUVL L 11, 17.1.2006, s. 4).

Lisäksi komissio kehitti tietokantaa, jolla pyritään helpottamaan lentorahtialan toimintaa antamalla käyttöön väline, joka mahdollistaa tärkeimpien teollisten toimijoiden – valvottujen edustajien ja tunnettujen lähettäjien – turvatilanteen nopean tarkastamisen.

8. Edistyminen kolmansien maiden kanssa

8.1 *Yhden turvatarkastuksen mallin kehittäminen kolmansien maiden kanssa*

Asetuksen (EY) N:o 2320/2002 10 artiklan mukaan komission on tarkasteltava maailmanlaajuisen yhden turvatarkastuksen periaatteen kehittämistä. Tämä tarkoittaa, että yhteisön malli, jossa kukin jäsenvaltio tunnustaa toisten jäsenvaltioiden toteuttamat turvatoimenpiteet – jolloin esimerkiksi matkustajille ei tarvitse tehdä uutta turvatarkastusta heidän siirtyessään jatkolennottoisella EU:n lentoasemalla – voidaan laajentaa joihinkin kolmansiin maihin. Tällaisesta toimenpiteiden vastavuoroisesta tunnustamisesta voidaan sopia ainoastaan, jos kyseinen kolmas maa pystyy osoittamaan, että se soveltaa ilmailun turvaamiseen lähestymistapaa, joka vastaa EU:n asetuksissa säädettyä. Etusijalla on sellaisten sopimusten tekeminen, jotka toisivat aitoja hyötyjä toimialalle ja matkustajille, eli sopimusten tekeminen liikennemäärältään suurien maiden, kuten Yhdysvaltojen, kanssa.

Komissio on toiminut aktiivisesti useilla foorumeilla valmistellakseen tietä tiiviimmälle yhteistyölle ilmailun turvaamisen alalla. Se on etenkin käynyt kahdenvälisiä neuvotteluja Yhdysvaltojen ja ICAOn kanssa. Nämä neuvottelut ovat jo johtaneet eräisiin todellisiin parannuksiin matkustajien ja jäsenvaltioiden kannalta, kun päällekkäisiä ja ekstraterritoriaalisia vaatimuksia on vähennetty (Yhdysvallat on esimerkiksi poistanut vaatimuksen, jonka mukaan matkatavarat on turvatarkastettava viimeisessä lähtöpaikassa, ja tunnustaa nyt yhteisön yhtenä yhtenäisenä alueena; myös Yhdysvaltain liikenneturvavirasto ja ICAO tulevat todennäköisesti vähentämään EU:ssa tekemiään tarkastuksia, koska ne katsovat yhteisön järjestelmän olevan riittävän tiukka).

Tämän rohkaisevan edistyksen johdosta tiiviimmät yhteistyösopimukset EU:n ulkopuolisten maiden kanssa ovat nyt korkealla komission asialistalla. Tähän on vaikuttanut myös se, että äskettäisiin nesteitä koskeviin rajoituksiin liittyvät kysymykset on pyrittävä ratkaisemaan kolmansien maiden kanssa.

8.2 *Nestemäiset räjähteet – transfer-matkustajat*

Huoli siitä, että terroristit voisivat mahdollisesti käyttää nestemäisiä räjähteitä, on aiheuttanut erityisiä vaikeuksia kolmansista maista tuleville matkustajille, jotka vaihtavat lentoa yhteisön lentoasemilla, ja vastaavasti yhteisöstä tuleville matkustajille, jotka vaihtavat lentoa kolmansien maiden lentoasemilla. Komissio on siksi omaksunut keskeisen aseman sekä nykyisen uhkan torjumiseen tähtäävän kansainvälisen lainsäädännön kehittämisessä että sellaisten lyhyen ja pitkän aikavälin ratkaisujen löytämisessä, joilla helpotetaan matkustajavirtaa lentoasemilla samalla kun pidetään yllä riittävää turvallisuustasoa. Tämän johdosta on annettu asetus, jossa sallitaan Singaporen Changin lentoasemalla myytyjen verovapaiden nesteiden vapauttaminen lisätarkastuksista, kun sieltä tulevat matkustajat vaihtavat lentoa EU:n lentoasemilla. Neuvotteluja vastaavista järjestelyistä käydään useiden muiden valtioiden kanssa, mutta järjestely ei ole kuitenkaan yleistynyt odotetulla tavalla, joten on olemassa selkeä tarve kehittää muita ratkaisuja.

9. Tulevat toimet

Komissiolla on selkeä työohjelma vuodelle 2008:

- uuden täytäntöönpanolainsäädännön saattaminen valmiiksi;
- parempien keinojen löytäminen nestemäisten räjähteiden aiheuttaman uhan torjumiseksi;
- sopivimman lähestymistavan löytäminen ilmailun turvaamisen rahoittamiseen;
- tarkastusohjelman jatkaminen (myös osallistuminen tarkkailijoina joihinkin Yhdysvalloissa tehtäviin tarkastuksiin);
- uusien teknisten standardien käyttöönotto;
- jäsenvaltioiden avustaminen kansallisten laadunvalvontaohjelmien parantamisessa ja yhdenmukaistamisessa;
- selvitysten tulosten analysointi; ja
- kolmansien maiden kanssa tehtävien sopimusten edistäminen.

Turvallisuuskäsitteiden on aina oltava etusijalla, mutta sidosryhmien aktiivisella osallistumisella, uusien ehdotusten perinpohjaisella arvioinnilla ja voimassa olevan lainsäädännön säännöllisellä uudelleentarkastelulla varmistetaan, että ohjelmaa kehitetään tavalla, jossa otetaan täysimääräisesti huomioon käytännön huolenaiheet ja aiemmista kokemuksista saadut opit.

PÄÄTELMÄ

Vuoden 2002 jälkeen on saavutettu merkittävää edistystä. Tuleva ohjelma rakentuu näille saavutuksille ja parantaa yhteisöön tulevien ja sieltä lähtevien lentojen turvallisuutta, suojelee Euroopan etuja ja pitää yllä yleisön luottamusta lentoliikennejärjestelmään. Se johtaa uuteen, merkittävään vaiheeseen sellaisen kattavan lentoliikenteen turvajärjestelmän luomisessa, jossa otetaan täysimääräisesti huomioon matkustajien ja toimialan tarpeet. Eurooppa on monessa suhteessa edelläkävijä ilmailun turvaamista koskevien vaatimusten kehittämisessä. Sen olisi oltava sitä myös jatkossa.

LIITE
Komission tarkastukset 31.12.2007 mennessä

Jäsenvaltio	Tarkastusten määrä 2004 – 12/2006 (seurantatarkastukset mukaan luettuina)	Tarkastusten määrä 01/2007 – 12/2007 (seurantatarkastukset mukaan luettuina)	Tarkastusten kokonaismäärä 2004 – 2007 (seurantatarkastukset mukaan luettuina)
Itävalta	5	1	6
Belgia	3	1	4
Bulgaria		1	1
Kypros	3	1	4
Tšekki	2	1	3
Tanska	4	1	5
Viro	2	1	3
Suomi	4		4
Ranska	6	1	7
Saksa	6	2	8
Kreikka	6	2	8
Unkari	2		2
Irlanti	4	1	5
Italia	5	2	7
Latvia	3		3
Liettua	3		3
Luxemburg	2	2	4
Malta	2		2
Alankomaat	3	1	4
Puola	4	1	5
Portugali	3		3
Romania		1	1
Slovakia	2	1	3
Slovenia	3	0	3

Espanja	4	2	6
Ruotsi	3	2	5
Yhdistynyt kuningaskunta	4	3	7
Sveitsi ¹⁴	1		1
YHTEENSÄ	89	28	117

EFTAn valvontaviranomaisen tekemät tarkastukset 31.12.2007 mennessä

ETA/EFTA-valtio	Tarkastusten määrä 2005 – 12/2006 (seurantatarkastukset mukaan luettuina)	Tarkastusten määrä 01/2007 – 12/2007 (seurantatarkastukset mukaan luettuina)	Tarkastusten kokonaismäärä 2004 – 2007 (seurantatarkastukset mukaan luettuina)
Islanti	2	2	4
Norja	9	10	19
YHTEENSÄ	11	12	23

¹⁴ Komissiolla on valtuudet tehdä tarkastuksia Sveitsissä EU:n ja Sveitsin kahdenvälisen sopimuksen nojalla.