



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 9.7.2013
COM(2013) 523 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**VUOTTA 2012 KOSKEVA KERTOMUS YHTEISISTÄ SIVIILI-ILMAILUN
TURVAAMISTA KOSKEVISTA SÄÄNNÖISTÄ ANNETUN ASETUKSEN (EY) N:o
300/2008 TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA**

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

Tämä kertomus kattaa 1. tammikuuta ja 31. joulukuuta 2012 välisen ajanjakson.

JOHDANTO

Vuonna 2012 päättyi asetuksella (EY) N:o 300/2008 ja sen täytäntöönpanosäännöksillä käyttöön otettujen ilmailun uusien turvatoimenpiteiden ensimmäinen siirtymäkausi. Siirtymäkausi koskee vaatimusta joko luoda turvattu toimitusketju lennon aikana käytettävillä tarvikkeilla ja lentoasematarvikkeilla tai turvatarkastaa kaikki kyseiset tarvikkeet niiden saapuessa lentokenttien turvavalvotuille alueille. Vuoden 2012 aikana tekemissään tarkastuksissa komissio keskittyikin varmistamaan, että näitä uusia vaatimuksia on noudatettu.

Tämän lisäksi tehtiin merkittäviä muutoksia asetusta (EY) N:o 300/2008 täydentäviin säännöksiin. Muutoksilla pyrittiin ensinnäkin hienosäätämään tai selkeyttämään lisää tiettyjen ilmailun turvatoimenpiteiden nykyisiä menettelyjä. Toisaalta otettiin käyttöön monimutkaisia uusia toimenpiteitä, jotka koskevat unioniin kuljetettavaa lentorahtia ja -postia (ACC3). Lisäksi tehostettiin merkittävästi EU:n ilmailun turvatoimien varmentamisjärjestelmää. Myöhemmin tehtiin kaksi muutosta sen varmistamiseksi, että turvattu toimitusketju ja luotettava varmentamisjärjestelmä ovat käytössä vuoden 2014 puoliväliin mennessä sellaisilla kolmansien maiden lentoasemilla, joilla ilma-alukseen lastataan unioniin menevää rahtia ja postia. Nämä muutokset tehtiin sen jälkeen, kun lentorahdistista oli löytynyt pommeja Jemenissä lokakuussa 2010.

Nestemäisten räjähteiden nykyinen uhka siviili-ilmailulle arvioitiin uudelleen. Arviointi vahvisti, että riskiä on yhä pidettävä suurena, ja se on torjuttava ilmailun turvatoimenpiteillä. Vuoden kuluessa kävi kuitenkin ilmi, että käsimatkatavarana kuljetettavia nesteitä, aerosoleja ja geelejä koskevia rajoituksia ei voitaisi poistaa määräpäivään (29. huhtikuuta 2013) mennessä, koska turvatarkastuslaitteissa on ilmennyt toimintaongelmia, joista aiheutuisi todennäköisesti merkittävää vaivaa lentomatikustajille. Laadittiin säädösluonnos, jolla tarkastusmenetelmää tarkistettiin siten, että turvatarkastukset otetaan asteittain käyttöön 31. tammikuuta 2014 mennessä alkaen verovapaasti hankituista nesteistä, aerosoleista ja geeleistä.

EU:n ja Yhdysvaltojen välillä sovittiin lisäksi lentorahdin ja -postin turvallisuusjärjestelmien vastavuoroisen tunnustamisen järjestelyistä. Tämä on EU:n viennin kannalta merkittävä saavutus ja poistaa kaksinkertaiset turvatoimenpiteet, mikä puolestaan merkitsee, että lentorahti- ja lentopostiliikenteen harjoittajilta säästyy kustannuksia ja aikaa.

ENSIMMÄINEN OSA

TARKASTUKSET

1. YLEISTÄ

Asetuksen (EY) N:o 300/2008 mukaan komissio tekee tarkastuksia ilmailun turvaamisesta vastaavissa jäsenvaltioiden hallintoelimissä (”asianomaiset viranomaiset”) ja lentoasemilla. Myös Sveitsi on mukana unionin ohjelmassa. Norjassa ja Islannissa tarkastukset tekee EFTAn valvontaviranomainen, ja turvasäännökset ovat näissä maissa samanlaiset kuin EU:ssa. Komissiolla on tarkastusten tekemistä varten 10 koko- ja osa-aikaista ilmailun turvatarkastajaa, joiden työtä tukemaan jäsenvaltiot, Islanti, Norja ja Sveitsi ovat nimenneet kansallisia tarkastajia. Komissio on sertifioinut heidät uuden oikeudellisen kehyksen mukaisesti. Vuonna 2012 tehtyihin tarkastuksiin osallistui 57 kansallista tarkastajaa. Tämän asiakirjan liitteenä on taulukko kaikista komission ja EFTAn valvontaviranomaisen tähän mennessä toteuttamista vaatimustenmukaisuuden valvontatoimista.

2. ASIANOMAISTEN KANSALLISTEN VIRANOMAISTEN TARKASTAMINEN

Komissio valvoi vuoden 2012 aikana yhdentoista (11) asianomaisen viranomaisen toimintaa. Niille oli kaikille tehty komission tarkastus jo aikaisemmin. Useissa jäsenvaltioissa näissä tarkastuksissa todettiin merkittävää edistymistä aiempaan verrattuna. Vuonna 2012 yleisimmin todetut puutteet olivat samankaltaisia kuin edellisenä vuonna, ja ne liittyivät siihen, että kansalliset siviili-ilmailun turvaohjelmat ja kansalliset laadunvalvontaohjelmat eivät olleet vielä täysin yhdenmukaisia asetuksen (EY) N:o 300/2008 mukaisen uuden oikeudellisen kehyksen kanssa.

Ilmailun turvatoimenpiteiden toteuttamisen osalta todettiin, että eräissä jäsenvaltioissa ei edelleenkään ole valmiuksia havaita ja korjata epäkohtia viipymättä. Eräissä jäsenvaltioissa ei ollut seurattu lainsäädännön kaikkia osatekijöitä, ja joillakin lentoasemilla ei ollut toimitettu kansallisia tarkastuksia pitkään aikaan. Jatkotoimet olivat toisinaan riittämättömiä tai niitä ei ollut toteutettu lainkaan, ja joissakin jäsenvaltioissa puutteiden korjaaminen saattoi kestää hyvinkin pitkään. Kaikilla jäsenvaltioilla oli käytettävissään seuraamuksia, mutta ne eivät aina olleet riittävän voimakkaita tai niiden käyttö ei ollut riittävän tehokasta pelotevaikutuksen synnyttämiseksi.

Taluskriisi ja sen kansallisiin talousarvioihin aiheuttamat paineet vaikuttivat eräissä jäsenvaltioissa resursseihin, joita vaatimustenmukaisuuden kansalliseen valvontaan on käytettävissä.

3. LENTOASEMIEN ENSITARKASTUKSET

Lentoasemien ensitarkastuksia tehtiin vuonna 2012 kaksikymmentäkolme (23), eli neljä enemmän kuin vuonna 2011. Tämä johtui lähinnä siitä, että kohteena oli joitakin pienempiä lentoasemia, joiden tarkastuksiin tarvitaan vähemmän tarkastajia. Kaikki osatekijät tarkastettiin (vaikkakaan ei jokaisessa tarkastuksessa). Vaatimustenmukaisiksi todettujen keskeisten toimenpiteiden prosentuaalinen osuus kasvoi 83 prosenttiin vuonna 2012.

Perinteisissä toimenpiteissä¹ havaitut puutteet johtuivat useimmiten inhimillisistä tekijöistä. Puutteet liittyivät yleensä henkilöstön turvatarkastusten laatuun sekä tiettyihin rahtia koskeviin turvavaatimuksiin. Ongelmana oli edelleen erityisesti käsin tehtävien henkilöstön turvatarkastusten puutteellinen laatu. Rahdin osalta vaatimusten noudattamatta jättäminen liittyi useimmiten turvatarkastusten toteuttamista koskeviin vaatimuksiin. Tällaiset inhimillisiin tekijöihin liittyvät ongelmat olisi ratkaistava tehostamalla koulutusta ja valvontaa.

Eräitä asetukseen (EY) N:o 300/2008 perustuvassa uudessa sääntelyjärjestelmässä käyttöön otettuja lisätoimenpiteitä ei myöskään ollut vielä pantu tyydyttävästi täytäntöön vuonna 2012 tarkastetuilla lentoasemilla. Tapaukset, joissa vaatimuksia ei ollut noudatettu, liittyivät lennon aikana käytettävien tarvikkeiden ja lentoasematarvikkeiden turvatarkastusmenetelmiin ja -vaatimuksiin (kun turvattua toimitusketjua ei ollut vielä otettu kaikilta osin käyttöön), lentoasemien vartiointikierrosten tiheyden määrittämiseksi tarvittavan riskinarvioinnin puuttumiseen, läpivalaisulaitteita tai räjähdysaineilmaisimia käyttävien turvatarkastajien uudelleensertifiointiin sekä suuririskiseen rahtiin ja postiin. Jäsenvaltioiden asianomaisten viranomaisten olisi jatkettava näiden uusien säännösten täytäntöönpanoa.

4. JÄLKITARKASTUKSET

Asetuksen (EY) N:o 72/2010² 13 artiklan mukaisesti komissio suorittaa rutiininomaisesti tietyn määrän jälkitarkastuksia. Jälkitarkastuskäynti tehdään, mikäli ensitarkastuksessa todetaan useita vakavia puutteita, ja toisinaan myös satunnaisesti vaatimustenmukaisuuden kansallisten valvontatoimien ja raportoinnin riittävyys todentamiseksi. Vuonna 2012 tehtiin kolme (3) tällaista tarkastusta, ja useimmissa tapauksissa todettiin, että havaitut puutteet oli korjattu asianmukaisesti.

5. KESKENERÄISET TAPAUKSET, 15 ARTIKLAN TAPAUKSET JA OIKEUDENKÄYNNIT

Tarkastus katsotaan päättyneeksi vasta kun on osoitettu komission edellyttämällä tavalla, että tarvittavat korjaavat toimet on toteutettu. Vuonna 2012 saatettiin päätökseen 24 tapausta (joista 14 liittyi lentoasemiin ja 10 asianomaisiin viranomaisiin). Vuoden lopussa oli kesken yhteensä 14 asianomaisten viranomaisten ja 27 lentoasemien tarkastuksiin liittyvää tapausta.

Jos lentoasemalla todetut puutteet katsotaan niin vakaviksi, että ne uhkaavat vaarantaa merkittävästi siviili-ilmailun turvaamisen kokonaistason unionissa, komissio aloittaa asetuksen (EU) N:o 72/2010 15 artiklan mukaiset toimet. Tällöin tilanteesta ilmoitetaan kaikille muille asianomaisille viranomaisille, ja lisäksi on harkittava lisätoimenpiteiden soveltamista kyseiseltä lentoasemalta lähteviin lentoihin. Toukokuussa 2012 aloitettiin yksi 15 artiklan menettely, joka saatettiin päätökseen kuukautta myöhemmin, kun puutteet oli tyydyttävästi korjattu.

Toinen mahdollinen täytäntöönpanotoimenpide vakavimmissa tapauksissa tai tapauksissa, joissa puutteiden korjaaminen pitkittyy tai samat puutteet todetaan uudelleen, on rikkomismenettelyn aloittaminen. Vuonna 2012 aloitettiin yksi rikkomismenettely kansallisen viranomaisen tarkastusten perusteella. Kyseinen jäsenvaltio ei pitänyt yllä kansallista siviili-ilmailun turvaohjelmaansa. Vuoden aikana voitiin saattaa päätökseen kolme (3) muuta

¹ Toimenpiteet määritellään ”perinteisiksi”, jos niitä on sovellettu jo asetuksen (EY) N:o 2320/2002 mukaisesti.

² Komission asetus (EU) N:o 72/2010, annettu 26 päivänä tammikuuta 2010, ilmailun turvaamisen alalla suoritettavissa komission tarkastuksissa noudatettavista menettelyistä, EUVL L 23, 27.1.2010, s. 1.

rikkomismenettelyä sen jälkeen, kun havaitut puutteet oli korjattu. Vuoden 2012 lopulla ei ollut meneillään yhtään rikkomismenettelyä.

6. JÄSENVALTIOIDEN OMAT ARVIOINNIT

Komission asetuksen (EY) N:o 18/2010³ liitteessä II olevan 18.1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on annettava kunkin vuoden maaliskuun loppuun mennessä komissiolle kertomus, joka kattaa niiden vaatimustenmukaisuuden kansallisen valvonnan tulokset edeltävän vuoden ajalta. Kaikki vuoden 2011 kertomukset toimitettiin ajoissa ja komission käyttöön antamaa mallia noudattaen. Todetut puutteet liittyivät pääasiassa siihen, että eräät jäsenvaltiot eivät vielä kukaan tarkastaneet kaikkia turvatoimenpiteitä tai suorittaneet riittävää peitetestausta, ja ne voisivat tehostaa jatkotoimiaan ja seuraamusjärjestelmäänsä. Lisäksi havaittiin tapauksia, joissa valvottujen edustajien / toimittajien ja tunnettujen lähettäjien / toimittajien osalta ei ollut kansallista laadunvalvontaa – muuta kuin mahdollista varmennusta varten.

TOINEN OSA

LAINSÄÄDÄNTÖ JA UUDET VÄLINEET

1. YLEISTÄ

Jouluna 2009 tapahtunut ”alusvaatepommittajan” tapaus ja Jemenin rahtipommi-isku vuoden 2010 lopulla, useat laserosoitimien aiheuttamat uhkatilanteet vuoden 2012 alussa, mahdolliset verkkohyökkäykset sekä erittäin suurena pysynyt suojausmattomuus nestemäisiltä räjähteiltä olivat kaikki muistutuksia siitä, että siviili-ilmailuun kohdistuu edelleen uudenlaisia uhkia, jotka edellyttävät asianmukaisia riskiarviointiin perustuvia suojaustoimenpiteitä.

Vuonna 2012 annettujen, siviili-ilmailun turvaamista koskevien uusien säädösten tarkoituksena on ensinnäkin asetukseen (EY) N:o 300/2008 perustuvan uuden oikeudellisen kehyksen parantaminen ja toiseksi EU:n ilmailun turvatoimien varmentamista koskevien uusien perusvaatimusten määrittelemine.

2. UUSI LAINSÄÄDÄNTÖ

Vuonna 2012 hyväksyttiin seuraavat uudet säädökset:

- asetus (EU) N:o 173/2012⁴ eräiden ilmailun turvaamista koskevien erityistoimenpiteiden selkiyttämisen ja yksinkertaistamisen osalta
- asetus (EU) N:o 711/2012⁵ muiden henkilöiden kuin matkustajien ja näiden henkilöiden mukana olevien tavaroiden turvatarkastusmenetelmien osalta

³ Komission asetus (EU) N:o 18/2010, annettu 8 päivänä tammikuuta 2010, asetuksen (EY) N:o 300/2008 muuttamisesta, EUVL L 7, 12.1.2010, s. 3.

⁴ Komission asetus (EU) N:o 173/2012, annettu 29 päivänä helmikuuta 2012, asetuksen (EU) N:o 185/2010 muuttamisesta, EUVL L 59, 1.3.2012, s. 1.

- asetus (EU) N:o 1082/2012⁶ ilmailun turvatoimien varmentamisen osalta
- päätös C(2012)1228⁷ eräiden ilmailun turvaamista koskevien erityistoimenpiteiden selkiyttämisen ja yksinkertaistamisen osalta
- päätös C(2012)5672⁸ yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi rahdin ja postin osalta
- päätös C(2012)5880⁹ muiden henkilöiden kuin matkustajien ja näiden henkilöiden mukana olevien tavaroiden turvatarkastusmenetelmien osalta.

Näitä tekstejä viimeisteltiin ilmailun turvaamisen sääntelykomitean kuudessa säännöllisessä kokouksessa, ilmailun turvaamista käsittelevän sidosryhmien neuvoa-antavan työryhmän kuudessa tapaamisessa sekä useissa erityisaiheisiin keskittyvissä työryhmätapaamisissa, joihin osallistui sekä jäsenvaltio- että toimialatason edustajia.

3. VALVOTTUJEN EDUSTAJIEN JA TUNNETTUJEN LÄHETTÄJIEN TIETOKANTA

Valvottuja edustajia ja tunnettuja lähettäjiä koskeva eurooppalainen tietokanta (RAKC)¹⁰ on ollut 1. kesäkuuta 2010 lähtien ainoa laillinen väline, jota valvotut edustajat voivat konsultoida hyväksyessään lähetyksiä toiselta valvotulta edustajalta tai (EU:n ilmailun turvatoimin varmennetulta) tunnetulta lähettäjältä. Tammikuun 1. päivästä 2012 lähtien tietokannassa on ollut luettelo lentoliikenteenharjoittajista, joilla on lupa kuljettaa rahtia ja postia EU:hun kolmansien maiden lentoasemilta. Tietokantaa ylläpidetään komission puitesopimuksen mukaisesti. Vuoden 2012 lopussa RAKC-tietokannassa oli noin 16 000 (EU:n ilmailun turvatoimin varmennetun) valvotun edustajan, tunnetun lähettäjän ja ACC3-yhteisön tiedot. Sopimuksen mukainen käytettävyyssaste (99,5 %) saavutettiin jatkuvasti myös vuonna 2012.

4. EU:N LENTOASEMATARKASTUKSET – KÄSIKIRJAT

Asetuksissa (EY) N:o 300/2008 ja (EU) N:o 72/2010 edellytetään, että siviili-ilmailun turvallisuusvaatimusten noudattamiseksi tapahtuvan komission valvonnan on oltava puolueetonta ja siinä on sovellettava vakioituja menetelmiä.

Tämän tavoitteen saavuttamiseksi komissio on laatinut kaksi kattavaa käsikirjaa, jotka sisältävät yksityiskohtaisia muistutuksia ja ohjeita EU:n tarkastajien avuksi ja joita myös päivitetään säännöllisesti. Toinen käsikirja koskee lentorahdin turvatarkastuksia ja toinen lentoasematarkastuksia. Molempia käsikirjoja tarkistettiin huhtikuussa 2012 täytäntöönpanosääntöihin tehtyjen viimeisimpien muutosten huomioimiseksi ja tarkastajille tarkoitettujen muistutusten ja ohjeiden lisäämiseksi.

⁵ Komission asetus (EU) N:o 711/2012, annettu 3 päivänä elokuuta 2012, asetuksen (EU) N:o 185/2010 muuttamisesta, EUVL L 209, 4.8.2012, s. 1.

⁶ Komission asetus (EU) N:o 1082/2012, annettu 9 päivänä marraskuuta 2012, asetuksen (EU) N:o 185/2010 muuttamisesta, EUVL L 324, 22.11.2012, s. 25.

⁷ Kaikille jäsenvaltioille 29. helmikuuta 2012 tiedoksi annettu päätös C(2012)1228 final, jota ei ole julkaistu EUVL:ssä.

⁸ Kaikille jäsenvaltioille 10. elokuuta 2012 tiedoksi annettu päätös C(2012)5672 final, jota ei ole julkaistu EUVL:ssä.

⁹ Kaikille jäsenvaltioille 23. elokuuta 2012 tiedoksi annettu päätös C(2012)5880 final, jota ei ole julkaistu EUVL:ssä.

¹⁰ Komissio on perustanut tämän tietokannan, jonka käyttö on pakollista toimitusketjun toimijoille asetuksen (EU) N:o 185/2010 ja päätöksen C(2010) 774 nojalla.

KOLMAS OSA

KOKEILUT, TUTKIMUKSET JA UUDET ALOITTEET

1. KOKEILUT

Kokeilulla tarkoitetaan ilmailun turvaamista koskevassa EU-lainsäädännössä sitä, että jäsenvaltio sopii komission kanssa korvaavansa tietyllä rajoitetulla ajanjaksolla jonkin lainsäädännössä tunnustetuista turvatarkastuksista keinolla tai menetelmällä, jota ei ole tunnustettu, edellyttäen, ettei tällainen kokeilu heikennä yleistä turvallisuustasoa. Oikeudellisessa mielessä kokeilusta ei ole kyse silloin, kun jäsenvaltio tai jokin taho arvioi uutta turvatarkastusmenetelmää käyttämällä sitä yhden tai useamman lainsäädännössä vahvistetun menetelmän lisäksi.

Vuoden 2012 aikana kokeiluja ja arviointeja tehtiin Luxemburgissa, Espanjassa, Ranskassa, Alankomaissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa. Ne koskivat räjähdysainejäämien ilmaisuun tarkoitettuja alipainekammioita (rahti ja posti), kenkien tutkimiseen tarkoitettuja metallinilmaisimia, takaisinsirontatekniikkaan perustuvia turvaskannereita, turvaskannerien eri algoritmeja, käsimatkatavaran automaattista turvatarkastusta sekä käsimetallinilmaisimien ja räjähdysainejäämälmaisimien yhdistettyä käyttöä tietyissä matkustajien turvatarkastuksissa.

2. TUTKIMUKSET JA RAPORTIT

Konsulttitoimisto Booz&Co toimitti vuoden 2012 puoleenväliin mennessä loppuraportin uhkakuvaprojisointiteknologiasta (TIP), jota käytetään laajalti EU:n lentoasemilla käsimatkatavaroiden, mukana kulkevien tavaroiden ja ruumaan menevien matkatavaroiden turvatarkastuksessa. Ennen kaikkea raportti vahvisti sen, että asianmukaisesti käytettynä TIP-laitteilla voidaan tehostaa turvatarkastuksia. Raportissa todettiin kuitenkin myös, että TIP-laitteita käyttävien ja muiden lentoasemien välillä ei voida havaita eroja kiellettyjen esineiden havaitsemisessa nykyistä TIP-laitteiden käyttöä koskevaa oikeudellista kehystä sovellettaessa. Konsulttitoimisto antoi useita suosituksia laitteiden käyttöä koskevan nykyisen oikeudellisen kehyksen parantamiseksi.

Sama toimeksisaaja laati myös tutkimuksen, jossa arvioidaan lentoasemilla tehtävien nesteiden, aerosolien ja geelien turvatarkastusten vaikutusta, koska matkustajien mukana olevia nesteitä, aerosoleja ja geelejä koskevat rajoitukset oli (aiemmin) tarkoitus poistaa 29. huhtikuuta 2013 mennessä. Tutkimusta täydennettiin komission uudelleenarvioinnilla nestemäisten räjähteiden aiheuttamasta uhasta ja riskistä. Päätelmänä oli, että tällaisten aineiden aiheuttama riski on edelleen suuri ja edellyttää asianmukaisia turvatarkastuksia. Eri toimialojen kanssa toteutetuista selvityksistä ja neuvotteluista sekä jäsenvaltioiden kanssa käydystä tiiviistä työryhmätyöstä saadut tiedot osoittivat, että mikäli edellä mainittu määräpäivä säilytetään, nestemäisten räjähteiden ilmaisimien (LEDS) kysyntä ylittää niiden tarjonnan. LEDS-laitteiden täysimääräinen käyttöönotto turvatarkastuksissa vaikeuttaisi myös erittäin todennäköisesti eurooppalaisten lentoasemien toimintaa ja aiheuttaisi suurta haittaa kyseessä oleville matkustajille.¹¹

¹¹ Nesteiden, aerosolien ja geelien täysimääräisten turvatarkastusten käyttöönottopäivä on siirretty 31. päivään tammikuuta 2014; komission asetus (EU) N:o 246/2013, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2013, asetuksen (EU) N:o 185/2010 muuttamisesta, EUVL L 77, 20.3.2013, s. 8.

Komissio kävi jäsenvaltioiden kanssa tiiviitä keskusteluja kolmesta tärkeimmästä vaihtoehdosta, jotka sisältyvät kehityksessä olevia ja vastikään havaittuja terveysriskejä käsittelevän tiedekomitean (SCENIHIR) laatimaan riippumattomaan raporttiin röntgenlöpivalaisulaitteiden terveysvaikutuksista¹². Vaihtoehdot ovat seuraavat: a) ei muutoksia nykyainsäädäntöön, b) takaisinsirontatekniikkaan perustuvat turvaskannerit lisätään matkustajien turvatarkastuksissa sallittujen tarkastusmenetelmien luetteloon ja c) nykyainsäädäntöä muutetaan siten, että jo käytössä olevia röntgenlöpivalaisulaitteita, jotka lähettävät säteilyä tiettyä enimmäismäärää vähemmän, voidaan käyttää niiden taloudellisen käyttöajan loppuun saakka. Raportti laadittiin komission sitouduttua ilmailun turvaamista koskevaan lainsäädäntöehdotukseen liittyviin jatkotoimiin, ja se hyväksyttiin 26. huhtikuuta 2012.

3. UUDET ALOITTEET

Yksi ilmailun turvaamisen alan tärkeimmistä meneillään olevista sääntelyhankkeista on nesteiden, geelien ja aerosolien kuljettamista koskevista rajoituksista annetun nykyainsäädännön muuttaminen. Rajoitusten poistamista on suunniteltu jo vuosia, ja se on ollut aiheena useissa aiemmissa tarkistuksissa, joita lainsäädäntöön on tehty. Vuonna 2012 komissio aloitti jäsenvaltioiden, lentoasemien ja ilmaisinlaitteiden valmistajien kanssa erilaisia kokeiluja ja teetti tutkimuksen. Niiden perusteella päädyttiin katsomaan, että nesteiden täysimääräisiä turvatarkastuksia ei voida aloittaa huhtikuussa 2013, koska tarvittavia laitteita ei ole vielä alettu käyttää EU:n lentoasemilla. Komissio toimitti heinäkuussa 2012 neuvostolle ja Euroopan parlamentille näiden päätelmien perusteella laaditun kertomuksen ja ehdotuksensa siitä, miten asiassa olisi edettävä.

EU:n ilmailun turvaamista käsittelevä sääntelykomitea antoi marraskuussa 2012 puoltavan lausuntonsa komission ehdotuksista, joiden mukaan nesteiden turvatarkastusten ensimmäinen vaihe toteutetaan viimeistään 31. tammikuuta 2014 mennessä. Komissio hyväksyi lainsäädäntöehdotuksen lopullisesti maaliskuussa 2013.

Lentorahdin turvatoimia koskevassa toimintasuunnitelmassa saamansa valtuutuksen mukaisesti komissio on laajentanut toimintaansa tällä osa-alueella laatimalla sääntelykehyksen kolmansista maista unioniin kuljetettavalla rahdille ja postille ja EU:n ilmailun turvatoimia koskevan vankan varmentamisjärjestelmän, jota sovelletaan myös Euroopan unionin toimivallan ulkopuolisilla alueilla. Sääntelykehyksen ensimmäinen vaihe tuli voimaan 1. helmikuuta 2012. Kyseisestä päivämäärästä lähtien sellaisten lentoliikenteen harjoittajien, jotka haluavat kuljettaa rahtia ja postia unioniin kolmansien maiden lentoasemilta, on rekisteröidyttävä niin sanotuksi ACC3:ksi.¹³ Valvottuja edustajia ja tunnettuja lähettäjiä koskevassa eurooppalaisessa tietokannassa (RAKC) otettiin käyttöön ACC3:a koskevia uusia toimintoja vuoden 2012 viimeisellä neljänneksellä. Tarkoituksena oli yhdenmukaistaa ja helpottaa ACC3:een liittyvää rekisteröinti- ja konsultointimekanismia jäsenvaltioissa ja komissiossa.

Tulliviranomaisten kanssa jatkettiin tiivistä yhteistyötä kysymyksissä, jotka koskevat mahdollisuuksia yhdenmukaistaa valtuutettuja talouden toimijoita (AEO) koskeva järjestelmä rahdin ja postin valvottuihin edustajiin ja tunnettuihin lähettäjiin sovellettavien ilmailun turvatoimien varmentamisjärjestelyiden kanssa. Hankkeen tavoitteena on välttää tilanteet, joissa talouden toimijoihin sovelletaan kaksinkertaisia varmentamisjärjestelyjä silloin, kun

¹² http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/emerging/docs/scenihir_o_036.pdf

¹³ Komission asetus (EU) N:o 859/2011, annettu 25 päivänä elokuuta 2011, asetuksen (EU) N:o 185/2010 muuttamisesta, EUVL L 220, 26.8.2011, s. 9.

mainitut kaksi sääntelykehystä ovat paljolti päällekkäisiä niiden ydinliiketoiminta-alalla. Tavoitteena on myös löytää lainsäädännöstä mahdollisia aukkoja, jotka saattavat heikentää lentorahdin turvallisuutta, ja ehdottaa toimenpiteitä niiden poistamiseksi.

Vuoden 2012 alussa käynnistettiin ilmailun turvateknologiaa käsittelevän uuden teemakohtaisen erityisryhmän työ, joka on osa kriittisen infrastruktuurin turvaamista koskevaa komission työohjelmaa. Ryhmä toimii kriittisen infrastruktuurin turvaamista käsittelevän eurooppalaisen osaamisverkoston (ERNICIP) yhteydessä.

Tulevaisuutta koskevan toimintasuunnitelman yhteydessä on perustettu työryhmä, jonka jäseninä on asiasta kiinnostuneiden jäsenvaltioiden ja toimialojen edustajia. Työryhmä laati oman toimintasuunnitelmansa tarkastellakseen mahdollisuuksia tehostaa ilmailun turvatoimia entisestään. Vuonna 2012 käynnistettiin työ kahden konkreettisen toimen osalta: a) matkustajiin liittyvien riskien arviointi ja b) tilaustutkimus, jossa tarkastellaan matkustajien eriyttämiseen liittyviä erilaisia konsepteja. On mahdollista, että ilmailun turvaamista käsittelevä sääntelykomitea (AVSEC) ohjaa tulevaisuudessa itse toimintasuunnitelman toteuttamista ottamalla sen pysyvästi kokoustensa esityslistalle.

NELJÄS OSA

VUOROPUHELU KANSAINVÄLISTEN ELINTEN JA KOLMANSIEN MAIDEN KANSSA

1. YLEISTÄ

Komissio on sitoutunut yhteistyöhön kansainvälisten elinten ja eräiden sille tärkeiden kolmansien maiden kanssa. Se osallistuu säännöllisesti kansainvälisiin kokouksiin, joissa se yleensä koordinoi EU:n kannan ja pitää usein esityksiä tai esittää kirjallisia kannanottoja. Yksittäisten kolmansien maiden kanssa käydään myös tarvittaessa vuoropuhelua paikallisista tai yhteistä etua koskevista kysymyksistä, kuten poikkeamiset verovapaista myymälöistä ostettujen nesteiden kuljettamiseen tavallisesti sovellettavista vaatimuksista. Tällainen yhteydenpito auttaa EU:ta sekä seuraamaan että levittämään hyviä toimintatapoja ja vaikuttamaan maailmanlaajuiseen päätöksentekoon. Sisäisen ja ulkoisen turvallisuuden välinen yhteys ja johdonmukaisuus on varmistettava. Lissabonin sopimuksella vahvistetun uuden oikeudellisen kehyksen mukaisesti Euroopan ulkosuhdehallintoa kuullaan kansainvälisten elinten ja kolmansien maiden kanssa tehtyihin sitoumuksiin liittyvissä kysymyksissä, jotta voidaan varmistaa johdonmukaisuus ja täydentävyys ulkosuhdehallinnon erityisaiheista käymien poliittisten keskustelujen kanssa.

2. KANSAINVÄLISET ELIMET

Komissio osallistuu ICAOn vuotuisen AvSec-paneeliin. Se esitteli vuoden 2012 istunnossa (26.–30. maaliskuuta 2012) neljä valmisteluasiakirjaa (yhden nesteistä, kaksi rahdista ja yhden turvatoimenpiteiden avoimuudesta). Ne otettiin myönteisesti vastaan.

Komissio osallistuu säännöllisesti myös ECACin teknisen erityisryhmän ja koulutusta käsittelevän erityisryhmän kokouksiin. Kummankin ryhmän päätelmiä on myöhemmin käytetty perustana keskusteluille sääntelykomitean ja sen työryhmien kokouksissa. Päällekkäisyyksien välttämiseksi komissio ja ECAC allekirjoittivat yhteistyöpöytäkirjan vuoden 2012 jälkipuoliskolla.

Laseruhkaa käsitelleen Eurocontrolin seminaarin jatkotoimina on tarkasteltu toimenpiteiden yhdenmukaistamista. Tämän hankkeen pääasiallisena tavoitteena oli tuoda yhteen ne sidosryhmät, joiden etua asia koskee, jotta ne voisivat harkita ottavansa käyttöön yhteisen menettelytavan luvattomasta laserhäirinnästä ilmailulle aiheutuvan kasvavan uhkan vähentämiseksi.

3. KOLMANNET MAAT

Komissio jatkoi aktiivisesti ilmailun turvaamisesta Yhdysvaltojen kanssa käytävää vuoropuhelua useilla foorumeilla ja erityisesti liikenneturvaa käsittelevässä EU:n ja Yhdysvaltojen yhteistyöryhmässä, jossa jatkettiin jo hyväksytyn yhden turvatarkastuksen periaatteen käsittelyä.¹⁴

Ilmailun turvaamista koskevassa transatlanttisessa yhteistyössä saavutettiin vuoden 2012 puolivälissä lisäksi uusi virstanpylväs, kun Euroopan unioni ja Yhdysvallat tunnustivat vastavuoroisesti toistensa rahti- ja postijärjestelyt.

Lisäksi komissio puuttui useisiin tapauksiin, joissa jäsenvaltiot toivat esiin erityisen huolensa sellaisten kolmansien maiden lisääntyneistä turvavaatimuksista, jotka eivät ilmeisesti ota riittävästi huomioon EU:ssa jo käytössä olevia vankkoja järjestelmiä. Joissakin tapauksissa huolta aiheutti Yhdysvaltojen yhä jatkuva käytäntö soveltaa EU:sta liikennöiviin lentoyhtiöihin ennalta ilmoittamatta yksipuolisia poikkeustoimia ("Emergency Amendments"), jotka vaikeuttavat usein huomattavasti EU:n sidosryhmien toimintaa.

Komissio osallistui yhteen tarkastukseen eräällä Yhdysvaltojen lentoasemalla valvoakseen, noudatetaanko tietyissä turvatoimenpiteissä edellä mainittua sopimusta yhden turvatarkastuksen periaatteesta.

Komissio aloitti myös Kanadan ja Israelin kanssa neuvottelut yhden turvatarkastuksen periaatetta koskevan sopimuksen tekemisestä.

PÄÄTELMÄT

Ilmailun turvaamisen yleinen taso on EU:ssa edelleen hyvä. Komission suorittamat tarkastukset ovat osoittaneet, että tärkeimpiä säännöksiä noudatetaan hieman entistä paremmin. Perinteisissä toimenpiteissä havaitut puutteet liittyivät erityisesti henkilöstön ja rahdin turvatarkastusvaatimuksiin ja johtuivat yleensä inhimillisistä tekijöistä. Tarkastuksissa havaittiin myös tapauksia, joissa asetukseen (EU) N:o 300/2008 perustuvan uuden oikeudellisen kehyksen nojalla toteutetut lisätoimenpiteet eivät olleet vaatimusten mukaisia. Tapaukset liittyivät lentoasematarvikkeiden turvatarkastuksiin lentoasemilla (kun turvattua toimitusketjua ei ollut vielä otettu kaikilta osin käyttöön), lentoasemien vartiointikierroksiin, tiettyjä turvalaitteita käyttävien turvatarkastajien uudelleensertifiointiin sekä suuririskiseen rahtiin ja postiin. Komission suosituksia korjaustoimiksi noudatettiin kaiken kaikkiaan tyydyttävästi, mutta tarkastajien havainnot osoittivat EU:n vankan tarkastusjärjestelmän ja jäsenvaltioiden oman asianmukaisen laadunvarmistuksen tärkeyden. Komissio jatkaa työskentelyään varmistaakseen, että kaikki oikeudelliset vaatimukset pannaan täysimääräisesti ja asianmukaisesti täytäntöön, ja aloittaa tarvittaessa virallisia rikkomismenettelyjä.

¹⁴ Periaatetta on sovellettu 1.4.2011 lähtien Yhdysvalloista saapuviin ilma-aluksiin, matkustajiin ja heidän käsimatkatavaraansa ja ruumaan menevään matkatavaraansa – komission asetus (EU) N:o 983/2010, annettu 3 päivänä marraskuuta 2010, asetuksen (EU) N:o 185/2010 muuttamisesta, EUVL L 286, 4.11.2010, s. 1.

Vuonna 2012 hyväksyttiin uusia yksityiskohtaisia täytäntöönpanosääntöjä sen varmistamiseksi, että uutta perusasetusta (EU) N:o 300/2008 sovelletaan yhdenmukaisesti ja uusiin uhkiin voidaan vastata tai nykyisiä uhkia voidaan vähentää aiempaa paremmin.

Liite

Komission 31.12.2012 mennessä tekemät tarkastukset

Valtio	Tarkastusten määrä 01/2012–12/2012 (jälkitarkastukset mukaan luettuina)	Tarkastusten kokonaismäärä 2004–2012 (jälkitarkastukset mukaan luettuina)
Itävalta	0	9
Belgia	1	11
Bulgaria	1	7
Kypros	1	7
Tšekki	1	8
Tanska	1	10
Viro	1	6
Suomi	2	10
Ranska	2	17
Saksa	2	19
Kreikka	1	14
Unkari	1	8
Irlanti	1	9
Italia	2	17
Latvia	2	7
Liettua	1	5
Luxemburg	1	7
Malta	0	3
Alankomaat	3	10
Puola	1	10
Portugali	2	10
Romania	3	6
Slovakia	1	5
Slovenia	1	5
Espanja	1	15
Ruotsi	1	12
Yhdistynyt kuningaskunta	3	20
EU:n ulkopuoliset maat		
Sveitsi	0	5
YHTEENSÄ	37	272

EFTAn valvontaviranomaisen 31.12.2012 mennessä tekemät tarkastukset

Valtio	Tarkastusten määrä 01/2012–12/2012 (jälkitarkastukset mukaan luettuina)	Tarkastusten kokonaismäärä 2004–2012 (jälkitarkastukset mukaan luettuina)
Islanti	0	9
Norja	5	40
YHTEENSÄ	5	49