

LT

LT

LT



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 29.9.2008
KOM(2008) 582 galutinis

**KOMISIJS ATASKAITA TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

**TREČIOJI REGLAMENTO (EB) Nr. 2320/2002, NUSTATANČIO CIVILINĖS
AVIACIJOS SAUGUMO BENDRĄSIAS TAISYKLES, ĮGYVENDINIMO
ATASKAITA**

**KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

**TREČIOJI REGLAMENTO (EB) Nr. 2320/2002, NUSTATANČIO CIVILINĖS
AVIACIJOS SAUGUMO BENDRĄSIAS TAISYKLES, ĮGYVENDINIMO
ATASKAITA¹**

¹ OL L 355, 2002 12 30, p. 1.

1. IVADAS

Nors ir padaryta pažanga, terorizmo grėsmė mūsų visuomenei tebeišlieka. Ypač didelis pavojus gresia civilinei aviacijai, nes ji gali būti puolama įvairiais būdais. Todėl Komisijos veikla, kurią vykdydama ji užtikrina reikalingų teisės aktų galiojimą ir tinkamą jų įgyvendinimą visoje Bendrijoje, tebėra svarbi užtikrinant tinkamą ES piliečių apsaugą. Beveik neabejotina, kad šioje ataskaitoje aptariamu laikotarpiu ši veikla padėjo išvengti sėkmingų teroristų išpuolių. Tačiau pavojus tebėra realus, todėl svarbu išlikti budriems.

Turime siekti veiksmingos mūsų piliečių apsaugos ir kartu sukurti sistemą, kuri padėtų užtikrinti tinkamą vidaus aviacijos rinkos veikimą. Todėl Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002 gali būti laikomas pirmu ilgo kelio etapu. Tačiau planuojant šį kelią reikia tinkamai atsižvelgti į technologijų pažangą, be to, šis planavimas turi būti sistemingai peržiūrimas ir viešinamas pasaulio mastu per tarptautines derybas. Reikia imtis visų galimų priemonių padėti oro uostų ir oro transporto bendrovių darbuotojams, kuo labiau sumažinti nepatogumus keliautojams ir supaprastinti procedūras, kartu užtikrinant aukštą saugumo lygį.

Tai trečioji Komisijos ataskaita apie Reglamento (EB) Nr. 2320/2002 įgyvendinimą. Ji apima 2007 m. sausio–vasario mėn. laikotarpį. Šią ataskaitą sudaro dvi dalys: pirmoje jos dalyje analizuojamos Komisijos 2007 m. patikrinimų (įskaitant tolesnius patikrinimus) ataskaitos, antroje dalyje aptariami veiksmai, kurių buvo imtasi siekiant supaprastinti taisyklių taikymą, geriau atsižvelgiant į keleivių bei šio sektoriaus poreikius.

Ataskaitoje pažymima, kad taikant bendrąsias civilinės aviacijos saugumo taisykles ir toliau buvo daroma pažanga, atsižvelgiant į tai, kad, vertinant pasaulio mastu, šios taisyklės yra labai griežtos. Tačiau žinoma dar yra tobulintinų dalykų. Ataskaitoje taip pat išsamiai aptariamas aktyvus Bendrijos vaidmuo kuriant lanksčią, praktišką ir suderintą sistemą, kurią taikant būtų palengvintas keleivių ir krovinių judėjimas saugioje oro uostų aplinkoje.

PIRMA DALIS

KOMISIJS PATIKRINIMAI

1. Apžvalga

Komisija privalo tikrinti, kaip valstybės narės laikosi aviacijos saugumo teisės aktų. Šiuo tikslu ji atlieka:

- nacionalinių atitinkamų valdžios institucijų patikrinimus;
- oro uostų patikrinimus bei
- tolesnius patikrinimus, kuriais siekiama įsitikinti, ar buvo atlikti taisomieji veiksmai.

Nuo 2004 m. vasario mėn. iki 2007 m. gruodžio mėn. iš viso buvo atlikta 117 patikrinimų, įskaitant 28 patikrinimus, atliktus per dvylikos mėnesių laikotarpį, kuris aptariamas šioje ataskaitoje. Kiekvienoje valstybėje narėje (išskyrus Bulgariją) atlikta nuo 1 iki 6 patikrinimų, o visų valstybių narių (išskyrus Rumuniją) atitinkamos valdžios institucijos buvo patikrintos bent vieną kartą. Šveicarija taip pat buvo įtraukta į Bendrijos programą, o nuo 2005 m.

gruodžio mėn. Norvegijoje ir Islandijoje patikrinimai atliekami pagal analogiškas ELPA Priežiūros institucijos nuostatas (išsamūs visų patikrinimų duomenys pateikiami I priede).

2. Nacionalinių atitinkamų valdžios institucijų patikrinimai

Kiekviena valstybė narė turi priimti nacionalinę aviacijos saugumo programą ir paskirti vieną atitinkamą valdžios instituciją programos įgyvendinimui koordinuoti ir stebėti. Tai padarė visos 27 valstybės narės. Atitinkamos valdžios institucijos turi:

- sukurti ir įgyvendinti kokybės kontrolės programą;
- tikrinti oro uosto ir oro transporto bendrovių saugumo programas ir
- parengti ir įgyvendinti aviacijos saugumo mokymų programą².

2007 m. Komisija patikrino 10 atitinkamų valdžios institucijų. Patikrinimų metu buvo išanalizuoti dokumentai, atliktos susijusios apklausos ir pirmą kartą 2007 metais nacionalines priemones įgyvendinančiuose oro uostuose atlikti patikrinimai vietoje.

Patikrinimų rezultatai atitiko anksčiau atlikto monitoringo rezultatus:

- atitinkamos teisinės sistemos sukūrimo reikalavimai įgyvendinami tinkamai;
- bendrųjų standartų įgyvendinimo rezultatai yra mažiau patenkinami.

2.1. Teisinė sistema

Apskritai valstybių narių **nacionalinių civilinės aviacijos saugumo programų** turinys tiksliai atitinka Europos teisės aktų reikalavimus. Tačiau Bendrijos teisės aktų pakeitimai ne visada buvo pakankamai greitai įtraukiami į programas.

Dauguma valstybių narių parengė tinkamas nacionalines **kokybės kontrolės programas**, kuriose aiškiai nustatė nacionalinių inspektorių įdarbinimo, mokymo sąlygas, jų pareigas ir įgaliojimus, tikrinimų programos prioritetus ir metodus. Tačiau kai kurios programos neatitinka visų reikalavimų, pavyzdžiui, jose nenumatyta bandymų programa arba nenurodytas monitoringo veiklos periodiškumas. Akivaizdu, kad reikėtų daugiau keistis gerąja patirtimi ir, apskritai, nacionalines programas reikėtų dar labiau suvienodinti.

Dauguma **oro uostų saugumo programų** yra atnaujintos, o valstybės narės vykdo jų monitoringą. **Oro transporto bendrovių saugumo programos** (ypač ne ES šalyse registruotų oro transporto bendrovių programos) mažiau atitinka reikalavimus, prastesis ir jų monitoringas, ypač reikalavimų neatitinka orlaivio saugumo patikrinimo ir nuodugnaus patikrinimo procedūros.

Nacionalinės saugumo mokymo programos iš esmės atitinka reikalavimus, o dažniausias jų trūkumas – ne saugumo specialistams nenumatyti bendrųjų žinių mokymai ir neįtrauktos saugumo specialistams skirtų žinių atnaujinančių mokymų rengimo sąlygos.

2.2 Teisinių reikalavimų įgyvendinimas

² Visi reikalavimai nustatyti Reglamento (EB) Nr. 2320/2002 5 straipsnyje.

Nors nacionalinės kokybės kontrolės programos įgyvendinimo lygis kai kuriose valstybėse yra aukštas, daugelyje kitų jis yra nepakankamas ir esama daug didelių trūkumų. Net pažangiausias programas turinčiose valstybėse narėse patikrinimų metu nustatomi sistemingi pasikartojantys trūkumai.

Kai kuriais atvejais netinkamai buvo registruojami duomenys, todėl Komisijos inspektoriai (net pačios nacionalinės valdžios institucijos) negalėjo įvertinti, ar įgyvendinimo reikalavimai vykdomi tinkamai. Tačiau gali būti padarytos šios bendros išvados:

- atitinkamos valdžios institucijos ne visada turi visą reikalingą informaciją, kad galėtų tinkamai suplanuoti patikrinimus (pavyzdžiui, jos ne visada žino apie visus saugumo grandinėje dalyvaujančius subjektus);
- kai kurios valstybės narės naudojasi ne visais monitoringo metodais (t. y. išsamiau saugumo patikrinimu, tiksliniais patikrinimais ir bandymais), todėl negali išsamiai įvertinti visų įgyvendinimo aspektų;
- daugelis valstybių narių neturi pakankamai darbuotojų, kurie tikrintų visus oro uostus ir atitiktį visiems tesės aktų skyriams tokiu periodiškumu, kad būtų galima greitai aptikti trūkumus ir juos pašalinti;
- aptikti trūkumai pašalinami nepakankamai greitai.

Nepaisant to, Komisijos patikrinimų pasekmės kai kuriose valstybėse narėse buvo teigiamos, nes jose aviacijos saugumui buvo skirta daugiau išteklių ir įdarbinta daugiau nacionalinių inspektorių. Yra požymių, kad pokyčiai tęsis.

3. Oro uostų patikrinimai

3.1. Oro uostų ir tikrinimo grupių atranka

Nuo 2004 m. vasario iki 2007 m. gruodžio mėn. Komisija atliko 83 oro uostų patikrinimus (įskaitant tolesnius patikrinimus). Patikrinimų programa rengiama remiantis rizikos įvertinimu, tačiau ji apima kai kurią smulkiausią komercinę veiklą, kuriai taikytinos Reglamento (EB) Nr. 2320/2002 nuostatos, bei daugumą didžiausių Bendrijos oro uostų: Komisija jau patikrino 17 iš 20 oro uostų, per metus aptarnaujančių beveik 20 mln. arba daugiau keleivių. Po 24 pirminių patikrinimų buvo atlikti tolesni patikrinimai, siekiant įvertinti, kaip buvo pašalinti trūkumai.

Patikrinimus Europos Sąjungoje atlieka Komisijos grupė, sudaryta iš dešimties inspektorių. Jai padeda nacionalinių auditorių grupė. Visos valstybės narės (išskyrus tris valstybes nares) skyrė bent vieną nacionalinį auditorių dalyvauti Komisijos atliekamuose patikrinimuose pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 1486/2003³ 5 straipsnį.

3.2 Nustatytų trūkumų apžvalga

Apskritai Europos oro uostų saugumas yra didelis, ypač vertinant pagal pasaulinius standartus ir praktiką. Nuo patikrinimų pradžios teisės aktų laikymasis pagerėjo beveik 40 %, o didelių

³ Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1486/2003, nustatantis Komisijos patikrinimų civilinės aviacijos saugumo srityje tvarką, OL L 213 2003 8 23, p. 3.

trūkumų skaičius toliau mažėja. Tik viename Komisijos patikrintame oro uoste teisės aktų nesilaikymo mastas buvo toks, kad tai kėlė didelę grėsmę bendram civilinės aviacijos saugumo lygiui Bendrijoje (Reglamento (EB) Nr. 1486/2003 15 straipsnis). Apie tai buvo tinkamai pranešta visoms valstybėms narėms. Nors akivaizdu, kad reikia tolesnių pastangų, nederėtų užmiršti, kad vertinama pagal vienus griežčiausių pasaulio standartų.

2007 metų patikrinimų rezultatai panašūs į ankstesnių patikrinimų rezultatus. Padaryta neabejotina pažanga pagrindinėse aviacijos saugumo srityse: oro uosto saugumas, orlaivio saugumas, keleivių, rankinio bagažo ir krovinių skyriaus bagažo tikrinimas. Tačiau kai kuriose svarbiose srityse teisės aktų nesilaikoma. Tai ypač būdinga sritims, kuriose svarbus žmogiškasis veiksnys. Yra ir kitų problemų:

- kai kurios šiuo metu galiojančių teisės aktų nuostatos yra per daug sunormintos;
- perėjimui prie naujų reikalavimų reikia skirti laiko;
- nacionalinis monitoringas yra nepakankamas ir
- atitinkamos valdžios institucijos neturi pakankamai įgaliojimų vykdyti teisės aktų įgyvendinimo kontrolės.

2007 m. atliekant patikrinimus buvo pradėtas ES monitoringas ir tose srityse, kurios ankstesnėse ataskaitose būdavo retai aptariamose: maitinimas, valymo darbai, bendrovės korespondencija ir priemonės bei techniniai įrangos reikalavimai. Nors duomenų apie šias sritis nėra tiek, kad būtų galima daryti reikšmingas išvadas, Komisijos inspektoriai išreiškė susirūpinimą dėl įrangos standartų monitoringo. Tokią padėtį galėjo lemti techninės patirties stoka kai kuriose valstybėse narėse.

3.3 *Tolesni patikrinimai*

2007 m. ES oro uostuose buvo atlikti 8 tolesni patikrinimai. Šiais atvejais nustatyta, kad bent trečdalis pradinio patikrinimo metu rastų didelių trūkumų buvo pašalinta per pagrįstą laikotarpį. Tačiau nė vienas oro uostas nesugebėjo pašalinti visų didelių trūkumų iki tolesnio patikrinimo. Kai kuriais atvejais tai nebuvo padaryta todėl, kad trūkumus buvo galima pašalinti tik keičiant antžeminės įrangos konfigūraciją, o būtinų statybos darbų nebuvo galima užbaigti greitai.

Sunkiausiai sekasi pašalinti trūkumus, susijusius su darbuotojų atliekamu tikrinimu (žmogiškieji veiksniai, netinkamas rankinės metalo aptikimo įrangos naudojimas) ir orlaivio saugumu.

3.4 *Valstybių narių vidaus vertinimas*

Pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 1217/2003⁴ 6 straipsnį valstybės narės yra įsipareigojusios iki kiekvienų metų vasario pabaigos pateikti Komisijai metinę ataskaitą, kurioje būtų aptarti nacionalinio atitikties monitoringo, atlikto ankstesnių metų sausio–vasario mėn. laikotarpiu, rezultatai. Apskritai šiose ataskaitose nurodyta, kad teisės aktų laikomasi

⁴ Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1217/2003, nustatantis nacionalinių civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programų bendruosius reikalavimus, OL L 169, 2003 7 8, p. 44.

geriau negu buvo nustatyta Komisijos patikrinimų metu. Tai reiškia, kad reikalavimų laikymasis užtikrinamas nepakankamai vienodai.

4. Padėtis 2007 m. pabaigoje

4.1 *Nebaigtos bylos*

Iš visų patikrinimo laikotarpiu (2004–2007 m.) pradėtų patikrinimų bylų 2007 m. pabaigoje liko neužbaigtos 43 bylos, o tai reiškia, kad tais atvejais dar negautas patvirtinimas, kad Komisijos nustatyti trūkumai buvo pašalinti, nors jų pašalinimo planas daugeliu atveju buvo pateiktas. 16 iš nebaigtų bylų yra susijusios su atitinkama valdžios institucija, o 27 – su oro uosto patikrinimais (iš jų 20 buvo atlikta 2007 m.).

4.2 *Pažeidimų nagrinėjimo procedūra*

2007 m. Komisija pagal Sutarties 226 straipsnį pradėjo pažeidimų nagrinėjimo procedūrą prieš Liuksemburgą, kadangi ši šalis nesugebėjo tinkamai pašalinti patikrinimo metu nustatytus trūkumus, ir prieš Slovakijos Respubliką, nes po tolesnio oro uosto patikrinimo ji nesugebėjo pateikti veiksmų plano ir neskyrė reikalingų išteklių aviacijos saugumui užtikrinti⁵.

ANTRA DALIS

PROCEDŪRŲ SUPAPRASTINIMAS

5. Apžvalga

Komisijos patikrinimų metu buvo nustatyta keletas su reglamentų įgyvendinimu susijusių sunkumų. Metinėse ataskaitose ir kitoje valstybės narių ir sektoriaus atstovų pateiktoje informacijoje buvo nurodytos tos pačios problemos. Pagrindinės problemos yra šios:

- dabar galiojančių teisės aktų reikalavimai **nepakankamai aiškūs arba pernelyg apsunkinantys**;
- valstybių narių reikalavimai skiriasi, o tai lemia **vienodumo stoką** visoje Bendrijoje;
- **skaidrumo** ir tinkamos **peržiūros** nebuvimas;
- nuomonė, kad nepakankamai atsižvelgiama į **veiklos reikalavimus**;
- **nevienodi** technologiniai reikalavimai;
- Bendrijos reikalavimų ir **trečiųjų šalių** (ypač JAV) reikalavimų skirtumai ir
- valstybių narių išteklių švaistymas dėl **dvigubų reikalavimų**, ypač tada, kai taikomos skirtingos patikrinimų tvarkos (be ES tvarkos, dar ir ICAO bei TSA tvarka).

⁵ Liuksemburgo byla yra baigta. Slovakijos byla dėl veiksmų plano yra baigta.

2007 m. kiekviena šių problemų buvo aktyviai sprendžiama, siekiant palengvinti keleivių judėjimą tarp Bendrijos oro uostų, sumažinti šio sektoriaus našta, kartu nepakenkiant saugumo standartams.

6. Reguliavimo sistemos pakeitimai

6.1 2007 m. programa

2007 m. buvo vykdoma didelės apimties reguliavimo sistemos pakeitimų programa:

- pagrindų reglamento, kuriuo bus pakeistas Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002⁶, antrasis svarstymas ir taikinimo etapas;
- tolesni planuojamo naujo įgyvendinimo reglamento, kuriuo pakeičiamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 622/2003⁷, pakeitimai;
- naujų tekstų, kuriais bus pakeisti reglamentai (EB) Nr. 1217/2003 (nacionalinė kokybės kontrolė) ir 1486/2003 (Komisijos patikrinimai valstybėse narėse), tolesnis derinimas;
- naujas teisės aktų lygmuo, kuriuo Europos Parlamentui suteikiami didesni įgaliojimai tikrinti aviacijos saugumo srities įgyvendinimo teisės aktus;
- susitarimas dėl pavojingų daiktų vaizdo projektavimo techninių standartų ir
- teisės aktų, kuriuose aptariamas skystų sprogmenų keliamas pavojus, peržiūrėjimas ir pakeitimas (rankinio bagažo dydis, trečiųjų šalių susitarimai).

6.2 Geresnio reglamentavimo principus atitinkanti nauja sistema ir įgyvendinimo teisės aktai

Remdamiesi Komisijos 2005 m. rugsėjo mėn. pasiūlymu, Taryba, Parlamentas ir Komisija, 2007 m. pagal taikinimo procedūrą tęsė diskusijas dėl naujo pagrindų reglamento. Susitarimas buvo pagaliau pasiektas 2008 m. pradžioje. Numatydama, kad pasiūlymas bus priimtas, Komisija, bendradarbiaudama kartu su valstybėmis narėmis Aviacijos saugumo komitete, įsteigtame pagal Reglamento (EB) Nr. 2320/02 9 straipsnį, toliau rengė naujus įgyvendinimo teisės aktus ir parengė pradinius daugelio skyrių projektus. Skyrių projektai buvo parengti siekiant išaiškinti galiojančias nuostatas, panaikinti nebereikalingas bei netinkamas nuostatas ir taip palengvinti įgyvendinimą.

2007 m. sausio–gruodžio mėn. laikotarpiu Aviacijos saugumo komitetas susitiko aštuonis kartus. Jam padėjo kelios darbo grupės. Be to, buvo surengti aštuoni Patariamąsios suinteresuotųjų šalių grupės aviacijos saugumo klausimais – SAGAS grupės – susitikimai, kurių metu sektoriaus atstovai turėjo galimybę išdėstyti savo nuomonę Komisijai ir valstybėms narėms. Į naują pagrindų reglamentą, kuriame taip pat buvo įsipareigota toliau apsvaistyti saugumo finansavimo klausimą, buvo įrašytas punktas dėl suinteresuotųjų šalių komiteto įforminimo.

⁶ Priimtas kaip 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 (OL L 97, 2008 4 9, p. 72).

⁷ Komisijos reglamentas (EB) Nr. 622/2003, nustatantis priemones bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti, OL L 89, 2003 4 5, p. 9.

6.3 *Didesnis kokybės kontrolės suvienodinimas*

Siekiant nuoseklesnio teisės aktų įgyvendinimo visoje Bendrijoje ir siekiant įtraukti į juos gerą patirtį, 2007 m. įvykusių grupės susitikimų metu buvo peržiūrimi Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 įgyvendinantys reglamentai (EB) Nr. 1217/2003 ir (EB) Nr. 1486/2003. Tai turėtų padėti ateityje sukurti Bendrijoje ir už jos ribų taikomą vienkartinio patikrinimo sistemą.

6.4 *Didesnis parlamentinio tikrinimo ir visuomenės informavimo skaidrumas*

Kol Europos Teisingumo Teismas svarsto bylą C-345/06 (Heinricho byla)⁸, Komisija ir Komitetas taip pat peržiūrėjo galiojančius teisės aktus, kad nustatytų kokios jų dalys gali būti skelbiamos viešai nesukeliant pavojaus saugumui. Jie aptarė atitinkamo reglamento projektą ir svarstys, kaip ateityje pasiekti geriausią skaidrumo ir apsaugos nuo pavojų pusiausvyrą. Tai reiškia, kad keleiviai prieš skrydį turės gauti kuo daugiau informacijos.

6.5 *Didesnis techninių standartų suvienodinimas*

2007m. buvo susitarta dėl naujo reglamento dėl pavojingų daiktų vaizdo projektavimo programos (PDVPP), nors šis reglamentas *Oficialiajame leidinyje* buvo paskelbtas tik 2008 m. sausio mėn.⁹ (PDVPP – tai programa, skirta pagerinti rankinį bagažą tikrinančių darbuotojų darbą ir atlikti jų veiklos monitoringą.)

6.6 *Skysčiai ir peržiūros tvarka. Sisteminga peržiūra ir darbas su trečiosiomis šalimis*

Reglamentas (EB) Nr. 1546/2006¹⁰, kuriuo nustatomos skystų sprogmenų pavojaus šalinimo priemonės, peržiūrimas kas šeši mėnesiai, visų pirma siekiant supaprastinti reikalavimus atsižvelgiant į technologijų pažangą. Siūlomi apribojimai dėl rankinio bagažo dydžio buvo pirmiausia atidėti, o po to panaikinti atsižvelgiant į Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC) Techninių tyrimų grupės išvadas, padarytas po Komisijos vardu atliktų tyrimų.

Reglamentais (EB) Nr. 915/2007¹¹ ir (EB) Nr. 477/2007¹², kuriais reikalaujama, kad Bendrijoje būtų pripažįstamos trečiųjų šalių oro uostų taikomos saugumo priemonės, taip pat numatytos priemonės, kurias taikant bus išspręstos iš trečiųjų šalių tranzitu vykstantiems keleiviams kylančios problemos dėl skysčių vežimo apribojimų.

Be to, Komisija pradėjo kartu su valstybėmis narėmis rengti planą, kaip palaipsniui per dvejus metus sumažinti skysčių vežimo apribojimus, t. y. sukurti naują tikrinimo technologiją, nustatyti su ja susijusius reikalavimus ir šią technologiją įdiegti.

⁸ OL C 281, 2006 11 18, p. 19.

⁹ 2008 m. sausio 11 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 23/2008, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 622/2003, nustatantį priemones bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti, OL L 9, 2008 1 12, p. 12.

¹⁰ 2006 m. spalio 4 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1546/2006, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 622/2003, nustatantį priemones bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti, OL L 286, 2006 10 17, p. 6.

¹¹ 2007 m. liepos 31 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 915/2007, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 622/2003, nustatantį priemones bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti, OL L 200, 2007 8 1, p. 3.

¹² 2007 m. gruodžio 13 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1477/2007, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 622/2003, nustatantį priemones bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti, OL L 329, 2007 12 13, p. 22.

7. Įrangos bandymai ir tyrimai

7.1 *Bandymai siekiant naujų sprendimų*

Pagal Reglamentą (EB) Nr. 65/2006¹³ valstybės narės, norinčios išbandyti naują įrangą ar tvarką, gali tai daryti ribotą laiką, pranešusios apie tai Komisijai bei Komitetui ir gavusios jų sutikimą. Ši tvarka taikoma tik tada, kai bandoma įranga ar tvarka keičia Europos teisės aktuose nurodytą įrangą ar tvarką. (Valstybės narės, be abejonės, gali bet kada atlikti įrangos ar metodų bandymus, jei jie *papildo* reglamentuose nurodytą įrangą ar metodus.)

2007 m. buvo atlikta keliolika bandymų, susijusių su kūno skenerių (milimetrinės bangos ir atgalinės sklaidos) bei šunų naudojimu. Pasibaigus bandymų laikotarpiui Komisija nuspręs, ar naujasis metodas turėtų būti įtrauktas į ES teisės aktus. Greičiausiai teisės aktuose greitai bus numatyta kūno skenavimo įranga, kuri turėtų gerokai paspartinti keleivių tikrinimą kontrolinėse ir pagerinti standartus.

7.2 *Problemų nustatymo ir jų sprendimo būdų tyrimai*

Be šių bandymų, 2007 m. buvo tęsiama ir daug Komisijos finansuojamų tyrimų, visų pirma susijusių su specialiai mokytais šunimis, veiksniais, darančiais poveikį saugumo darbuotojų darbui, ir „registruoto keleivio“ koncepcija. Šiuo metu suinteresuotosios šalys aptaria tyrimų ataskaitas, kurios gali tapti būsimų įgyvendinimo teisės aktų pagrindu.

Komisija taip pat labai stengėsi gauti visapusišką informaciją apie sektoriaus atstovų tyrimus ir Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC) Techninių tyrimų grupės atliekamus bandymus su skysčiais, kad galėtų priimti teisės aktus, numatančius galimybę naudotis šia nauja technologija oro uostuose, kai tik ji bus tam tinkama.

Be to, Komisija vykde veiklą, susijusią su duomenų baze, skirta krovinių vežimui oro transportu palengvinti: ši priemonė leis greitai patikrinti pagrindinių sektoriaus subjektų – registruotųjų agentų ir žinomų siuntėjų – saugumo būklę.

8. Darbo su trečiosiomis šalimis rezultatai

8.1 *Vienkartinio patikrinimo sistemos su trečiosiomis šalimis sukūrimas*

Pagal Reglamento (EB) Nr. 2320/2002 10 straipsnį reikalaujama, kad Komisija apsvaistytų vienkartinio patikrinimo sistemos sukūrimo galimybę. Tai reiškia, kad Komisijos koncepcija, pagal kurią kiekviena valstybė narė pripažįsta kitų valstybių narių įgyvendintas saugumo priemones tam, kad, pavyzdžiui, tranzitu keliaujantys keleiviai kitame ES oro uoste nebūtų tikrinami iš naujo, turėtų būtų taikoma ir kai kurioms trečiosioms šalims. Dėl tokio abipusio priemonių pripažinimo gali būti susitarta tik tuo atveju, jei trečioji šalis sugeba įrodyti, kad jos taikomos aviacijos saugumo priemonės yra lygiavertės ES teisės aktuose nustatytoms priemonėms. Pirmenybė taip pat teikiama susitarimams, kurie gali atnešti juntamą naudą sektoriui ir keleiviams, t. y. su intensyviu eismu susijusiems susitarimams (pavyzdžiui, suistatimai su JAV).

¹³ 2006 m. sausio 13 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 65/2006, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 622/2003, nustatantį priemones bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti, OL L 11, 2006 1 7, p. 4.

Komisija, siekdama sudaryti sąlygas aktyviau bendradarbiauti saugumo klausimais, dalyvavo keliuose forumuose, visų pirma dvišalėse diskusijose su JAV ir ICAO. Šios derybos jau atnešė juntamos naudos keleiviams ir valstybėms narėms: buvo sumažintas dvigubų ir eksteritorialių reikalavimų skaičius (pavyzdžiui, JAV, dabar pripažindama Bendriją kaip vieną vienetą, panaikino reikalavimą tikrinti bagažą paskutiniame išvykimo punkte, o JAV Transporto saugumo agentūra ir ICAO, pripažindamos griežtą Bendrijos tvarką, ketina sumažinti patikrinimų Europos Sąjungoje skaičių).

Dėl šios teigiamai nuteikiančios pažangos ir papildomų paskatų, atsiradusių trečiosioms šalims išreiškus susirūpinimą dėl ES neseniai priimtų skysčių vežimo apribojimų, glaudesni bendradarbiavimo susitarimai su Europos Sąjungai nepriklausančiomis šalimis dabar tapo svarbia Komisijos darbotvarkės dalimi.

8.2 *Skysti sprogmenys ir tranzitu keliaujantys keleiviai*

Susirūpinimas, iškilęs dėl to, kad teroristai gali panaudoti skystus sprogmenis, sukėlė didelių sunkumų trečiųjų šalių keleiviams, keliaujantiems tranzitu per Bendrijos oro uostus, taip pat Bendrijos keleiviams, keliaujantiems tranzitu per kai kurių trečiųjų šalių oro uostus. Todėl Komisija atlieka labai svarbų vaidmenį: ir tokiam pavojui pašalinti skirtų tarptautinių teisės aktų rengimo srityje, ir ieškant ilgalaikių ir trumpalaikių sprendimų, kaip paspartinti keleivių srautą oro uostuose ir kartu užtikrinti reikalingą saugumo lygį. Tuo tikslu priimtas reglamentas, kuriuo ES oro uostuose leidžiama toliau netikrinti tranzitu keliaujančių keleivių skysčių, kuriuos jie išgijo Singapūro Changi oro uosto neapmuitinamų prekių parduotuvėse. Dėl panašios tvarkos tariamasi su keliomis kitomis valstybėmis, tačiau menkas susidomėjimas aiškiai rodo, kad reikia ieškoti kitų sprendimų.

9. **Ateityje sprendžiami klausimai**

Komisija turi aiškią 2008 m. darbo programą:

- baigti rengti naujus įgyvendinimo teisės aktus;
- surasti geresnių kovos su skystų sprogmenų grėsme būdų;
- apsvarstyti, koks būtų geriausias aviacijos saugumo finansavimo metodas;
- testuoti patikrinimų programą (įskaitant stebėtojų dalyvavimą kai kuriuose patikrinimuose JAV);
- įdiegti naujus techninius standartus;
- padėti valstybėms narėms pagerinti ir suvienodinti nacionalines kokybės kontrolės programas;
- analizuoti tyrimų rezultatus ir
- sudaryti susitarimus su trečiosiomis šalimis.

Nors saugumo klausimai turi visuomet išlikti piroritetiniais, aktyviai įtraukiant suinteresuotųjų šalių grupes, griežtai vertinant naujus pasiūlymus ir sistemingai peržiūrint galiojančius teisės aktus bus galima užtikrinti, kad ši programa būtų parengta deramai atsižvelgiant į praktinius klausimus ir naudojantis įgyta patirtimi.

IŠVADA

Nuo 2002 m. padaryta akivaizdi pažanga. Būsimoje programoje bus atsižvelgta į tuos laimėjimus. Remiantis šia programa bus didinamas skrydžių iš Bendrijos ir į ją saugumas, saugomi Europos interesai ir palaikomas visuomenės pasitikėjimas oro transporto sistema. Ji padės pereiti į tolesnį svarbų visapusės oro transporto saugumo tvarkos kūrimo etapą, visapusiškai atsižvelgiant į keleivių ir šio sektoriaus poreikius. Europa daugeliu atžvilgiu atlieka vadovaujamą vaidmenį kuriant pasaulinius aviacijos saugumo standartus ir turi šią veiklą tęsti.

PRIEDAS
Komisijos patikrinimai 2007 m. gruodžio 31 d. duomenimis

Valstybė narė	Patikrinimų skaičius nuo 2004 m. iki 2006 m. gruodžio mėn. (įskaitant tolesnius patikrinimus)	Patikrinimų skaičius nuo 2007 m. sausio– gruodžio mėn. (įskaitant tolesnius patikrinimus)	Bendras patikrinimų skaičius 2004–2007 m. (įskaitant tolesnius patikrinimus)
Austrija	5	1	6
Belgija	3	1	4
Bulgarija		1	1
Kipras	3	1	4
Čekija	2	1	3
Danija	4	1	5
Estija	2	1	3
Suomija	4		4
Prancūzija	6	1	7
Vokietija	6	2	8
Graikija	6	2	8
Vengrija	2		2
Airija	4	1	5
Italija	5	2	7
Latvija	3		3
Lietuva	3		3
Liuksemburgas	2	2	4
Malta	2		2
Nyderlandai	3	1	4
Lenkija	4	1	5
Portugalija	3		3
Rumunija		1	1
Slovakija	2	1	3

Slovėnija	3	0	3
Ispanija	4	2	6
Švedija	3	2	5
Jungtinė Karalystė	4	3	7
Šveicarija ¹⁴	1		1
IŠ VISO	89	28	117

ELPA Priežiūros institucijos patikrinimai 2007 m. gruodžio 31 d. duomenimis

EEE ELPA valstybė	Patikrinimų skaičius nuo 2005 m. iki 2006 m. gruodžio mėn. (įskaitant tolesnius patikrinimus)	Patikrinimų skaičius 2007 m. sausio–gruodžio mėn. (įskaitant tolesnius patikrinimus)	Bendras patikrinimų skaičius 2004–2007 m. (įskaitant tolesnius patikrinimus)
Islandija	2	2	4
Norvegija	9	10	19
IŠ VISO	11	12	23

¹⁴ Pagal dvišalį ES ir Šveicarijos susitarimą Komisija turi įgaliojimus atlikti patikrinimus Šveicarijoje.