



Briuselis, 2013 07 09
COM(2013) 523 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**2012 M. METINĖ ATASKAITA DĖL REGLAMENTO (EB) Nr. 300/2008 DĖL
CIVILINĖS AVIACIJOS SAUGUMO BENDRŲJŲ TAISYKLIŲ ĮGYVENDINIMO**

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

2012 m. sausio 1 d. – gruodžio 31 d. ataskaita

IVADAS

2012 m. – tai metai, kai baigėsi pirmas pereinamasis Reglamente (EB) Nr. 300/2008 ir jo įgyvendinimo nuostatose pateiktų naujųjų aviacijos saugumo priemonių diegimo laikotarpis. Tos priemonės buvo susijusios su reikalavimu sukurti saugų orlaivio atsargų ir oro uosto atsargų tiekimo grandinę arba patikrinti 100 proc. šių atsargų prieš įvežant jas į oro uostų riboto patekimo zonas. Todėl Komisija per visus 2012 m. atliktus patikrinimus daug dėmesio skyrė atitikties šiems naujesiems reikalavimams tikrinimui.

Be to, buvo iš esmės pakeistos papildomos Reglamento (EB) Nr. 300/2008 nuostatos. Pirmia, šiais pakeitimais buvo siekiama patobulinti ar dar kartą paaiškinti esamas procedūras, susijusias su kai kuriomis aviacijos saugumo priemonėmis. Antra, nustatytos sudėtingos naujos priemonės, skirtos oro transportu vežamų krovinių ir oro pašto įvežimui į Sąjungą („ACC3“). Galiausiai labai sustiprinta ES aviacijos saugumo patvirtinimo tvarka. Vėliau, siekiant iki 2014 m. vidurio užtikrinti saugią tiekimo grandinę ir patikimą patvirtinimo sistemą trečiųjų šalių oro uostuose, kuriuose į orlaivius bus pakraunami Sąjungai skirti oro transportu vežami kroviniai ir oro paštas, buvo įtraukti du pakeitimai. Tai buvo atsakas į 2010 m. spalio mėn. įvykusį incidentą su kroviniu, į kurį buvo įdėta sprogmenų, iš Jemeno.

Kalbant apie skystuosius sprogmenis, iš naujo įvertinus dabartinę grėsmę civilinei aviacijai pasitvirtino, kad susijusi rizika vis dar turi būti laikoma didele ir jai turi būti taikomos aviacijos saugumo priemonės. Tačiau metų eigoje paaiškėjo, kad iki 2013 m. balandžio 29 d. panaikinti dabartinį apribojimą rankiniame багаže vežti skysčius, aerozolius ir gelius būtų neįmanoma dėl tikrinimo įrangos operacinių trūkumų, nes tai sukeltų didelių nepatogumų oro transporto keleiviams. Buvo parengtas teisės akto projektas, kuriuo siekiama peržiūrėti šią strategiją ir palaipsniui pradėti taikyti tikrinimą: pirmiausia būtų tikrinami neapmuitinami skysčiai, aerozoliai ir geliai – ne vėliau kaip nuo 2014 m. sausio 31 d.

Sudaryti ES ir Jungtinių Valstijų (JAV) susitarimai dėl abipusio krovinių ir oro pašto vežimo tvarkos pripažinimo. Tai labai naudinga ES eksportui, be to, dėl tokio pripažinimo nesidubliuos taikomos saugumo priemonės, todėl oro transportu vežamų krovinių ir oro pašto vežėjai galės sutaupyti pinigų ir laiko.

PIRMA DALIS

PATIKRINIMAI

1. BENDROSIOS PASTABOS

Pagal Reglamento (EB) Nr. 300/2008 nuostatas Komisija privalo atlikti valstybių narių aviacijos saugumo administravimo institucijų (atitinkamų institucijų) ir ES oro uostų patikrinimus. Sąjungos programa taikoma ir Šveicarijai, o Norvegija ir Islandija tikrinamos vadovaujantis analogiškomis ELPA priežiūros institucijos (angl. ESA) nuostatomis. Patikrinimo darbui atlikti Komisija yra pasitelkusi dešimties visą ir ne visą darbo laiką dirbančių aviacijos saugumo inspektorių grupę. Šį patikrinimo darbą padeda atlikti valstybių narių, Islandijos, Norvegijos ir Šveicarijos paskirtų nacionalinių inspektorių, kuriuos Komisija patvirtino remdamasi nauja teisine sistema, grupė. 2012 m. patikrinimuose dalyvavo 57 tokie nacionaliniai inspektoriai. Priede pateikta Komisijos ir ELPA priežiūros institucijos iki šiol atliktos atitikties stebėsenos suvestinė.

2. ATITINKAMŲ NACIONALINIŲ INSTITUCIJŲ PATIKRINIMAI

2012 m. Komisija patikrino 11 atitinkamų institucijų – visas jas Komisija jau buvo tikrinusi anksčiau. Keliose valstybėse narėse atlikus patikrinimus paaiškėjo, kad padėtis, palyginti su praėjusiu laikotarpiu, gerokai pagerėjo. 2012 m. būdingiausi trūkumai panašūs į nustatytus 2011 m. ir susiję su tuo, kad nacionalinės aviacijos saugumo programos bei nacionalinės kokybės kontrolės programos dar ne visiškai suderintos su Reglamentu (EB) Nr. 300/2008 sukurta nauja teisine sistema.

Aviacijos saugumo priemonių įgyvendinimo atžvilgiu nustatyta, kad kai kurios valstybės narės vis dar nesugeba greitai aptikti trūkumus ir juos pašalinti. Kai kurios valstybės narės buvo patikrinusios ne visus teisės aktų aspektus; nacionalinės institucijos ilgą laiką netikrindavo kai kurių oro uostų. Tolesni veiksmai kartais būdavo nepakankami arba visai nebūdavo atliekami, be to, gana dažnai buvo delsiama pašalinti trūkumus. Sankcijos numatytos visose valstybėse narėse, bet ne visos jos buvo pakankamai griežtos arba taikomos taip, kad turėtų atgrasomąjį poveikį.

Be to, dėl finansų krizės ir atitinkamų su valstybių biudžetais susijusių problemų tam tikrose valstybėse narėse nacionalinei atitikties stebėsenai buvo skiriama mažiau išteklių.

3. PRADINIAI ORO UOSTŲ PATIKRINIMAI

2012 m. atlikti dvidešimt trys (23) pradiniai oro uostų patikrinimai – 4 patikrinimais daugiau nei 2011 m., iš esmės dėl to, kad buvo tikrinami kai kurie mažesni oro uostai, kuriems patikrinti reikia mažiau inspektorių. Patikrinta atitiktis visiems skyriams (nors ne per kiekvieną patikrinimą). Nustatyta, kad 2012 m. reikalavimus atitinkančių pagrindinių priemonių bendra procentinė dalis padidėjo iki 83 proc.

Aptiktus tradicinių priemonių¹ srities trūkumus iš esmės nulėmė žmogiškojo veiksnio problemos. Jos daugiausia susijusios su personalo tikrinimo kokybe ir su tam tikrais krovinių saugumo reikalavimais. Visų pirma, išliko nepakankamos personalo apiešojimo rankomis kokybės problema. Dauguma krovinių srityje nustatytų pažeidimų susiję su tikrinimo metodų taikymo standartais. Šios žmogiškojo veiksnio problemos turėtų būti sprendžiamos gerinant mokymą ir priežiūrą.

Be to, 2012 m. patikrintuose oro uostuose dar nebuvo visiškai įgyvendintos Reglamentu (EB) Nr. 300/2008 sukurtoje naujojoje reguliavimo sistemoje nustatytos tam tikros papildomos priemonės. Atsirado pažeidimų, susijusių su orlaivio atsargų (ypač oro uosto atsargų), saugumo tikrinimo metodais ir standartais (kai nebaigta diegti saugi tiekimo grandinė), su rizikos vertinimų, kurie reikalingi norint nustatyti patruliavimo oro uostuose dažnį, nebuvimu, pakartotiniu pažymėjimų išdavimu tikrintojams, naudojantiems rentgeno skaitytuvus arba sprogmenų aptikimo sistemų įrangą, ir didelės rizikos krovinių bei paštu. Atitinkamos valstybių narių institucijos turėtų aktyviai siekti, kad šios naujos nuostatos būtų įgyvendintos.

4. PAPILDOMI PATIKRINIMAI

Remdamasi Reglamento (ES) Nr. 72/2010² 13 straipsniu Komisija paprastai atlieka kelis papildomus patikrinimus. Per pradinį patikrinimą nustačius kelis didelius trūkumus, planuojama daugiau apsilankymų; retesniais atvejais patikrinimai atliekami atsitiktinai, siekiant patikrinti nacionalinės atitikties stebėsenos ir ataskaitų teikimo tikslumą. 2012 m. atlikti trys (3) tokie patikrinimai, kurie iš esmės patvirtino, kad nustatyti trūkumai tinkamai ištaisyti.

5. NEBAIGTOS BYLOS, 15 STRAIPSNIO BYLOS IR TEISINĖS PROCEDŪROS

Patikrinimo bylos baigiamos tik tada, kai Komisija įsitikina, kad imtasi reikiamų veiksmų trūkumams pašalinti. 2012 m. užbaigtos 24 bylos (14 bylų buvo susijusios su oro uostais ir 10 bylų – su atitinkamomis institucijomis). Iš viso metų pabaigoje buvo 14 nebaigtų su atitinkamų institucijų tikrinimu susijusių bylų ir 27 nebaigtos su oro uostų tikrinimais susijusios bylos.

Jei laikoma, kad oro uoste aptikti trūkumai yra tokie dideli, kad gali kelti didelį pavojų bendram Sąjungos civilinės aviacijos saugumo lygiui, Komisija taiko Reglamento (ES) Nr. 72/2010 15 straipsnį. Tai reiškia, kad apie susidariusią padėtį įspėjamos visos kitos atitinkamos institucijos ir apsvaustoma, kokias papildomas priemones taikyti iš oro uosto, kuriame nustatyta didelių trūkumų, vykdomiems skrydžiams. 2012 m. gegužės mėn. buvo pradėta viena byla pagal 15 straipsnį. Ji po mėnesio buvo užbaigta, sėkmingai ištaisius trūkumus.

Kita vykdymo užtikrinimo priemonė, kurią galima taikyti didžiausių pažeidimų atvejais arba tais atvejais, kai ilgai nesiimama priemonių trūkumams pašalinti arba tokie trūkumai nuolat kartojasi, – pradėti pažeidimo tyrimo procedūrą. 2012 m. po vienos valstybės narės administracijos patikrinimo pradėta pažeidimo tyrimo procedūra. Ta valstybė narė neatnauja savo nacionalinės aviacijos saugumo programos. Kadangi buvo pašalinti nustatyti

¹ Priemonės vadinamos tradicinėmis, jei jos jau taikomos pagal Reglamentu (EB) Nr. 2320/2002 nustatytą teisinę sistemą.

² 2010 m. sausio 26 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 72/2010, kuriuo nustatoma Komisijos atliekamų patikrinimų aviacijos saugumo srityje tvarka, OL L 23, 2010 1 27, p. 1.

trūkumai, tais metais buvo galima užbaigti tris pažeidimo bylas. 2012 m. pabaigoje nebuvo nė vienos pradėtos pažeidimo bylos.

6. VALSTYBIŲ NARIŲ VIDAUS VERTINIMAI

Pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 18/2010³ II priedo 18.1 punktą valstybės narės privalo iki kiekvienų metų kovo mėn. pabaigos pateikti Komisijai metinę ataskaitą, kurioje būtų aptarti ankstesnių metų sausio–gruodžio mėn. nacionalinės atitikties stebėsenos rezultatai. Visas 2011 m. sausio–gruodžio mėn. ataskaitinio laikotarpio ataskaitas valstybės narės pateikė laiku, laikydamosi Komisijos šablono. Pagrindiniai nustatyti trūkumai buvo susiję su tuo, kad kai kurios valstybės vis dar nenurodė visų saugumo priemonių, neatliko tiek, kiek reikia, slaptų bandymų, ir galėtų veiksmingiau stebėti pažangą bei griežtinti vykdymo užtikrinimo tvarką. Be to, nustatyta, kad valstybėse narėse neužtikrinama pakankama reguliuojamų subjektų / tiekėjų ir žinomų siuntėjų / tiekėjų veiklos kokybės kontrolė, išskyrus, kai to reikia patvirtinimo tikslais.

ANTRA DALIS

TEISĖS AKTAI IR PAGALBINĖS PRIEMONĖS

1. BENDROSIOS PASTABOS

Vieno keleivio mėginimas susprogdinti lėktuvą apatiniuose drabužiuose paslėptais sprogmenimis per 2009 m. Kalėdas, 2010 m. pabaigoje aptikti sprogmenys krovinyje iš Jemeno, keli 2012 m. pradžioje įvykę pavojingi su lazerių naudojimu susiję incidentai, kibernetinių išpuolių tikimybė ir tai, kad su skystųjų sprogmenų naudojimu susijusi rizika išlieka didelė, primena, kad civilinė aviacija tebėra naujų ir naujais metodais rengiamų išpuolių taikiny, todėl šią problemą reikia spręsti tinkamomis ir rizika grindžiamomis apsaugos priemonėmis.

2012 m. priimtais naujaisiais aviacijos saugumo teisės aktais siekiama, pirma, toliau tobulinti Reglamentu (EB) Nr. 300/2008 sukurtą teisinę sistemą ir, antra, nustatyti naujus pagrindinius bendruosius ES aviacijos saugumo tvirtinimo standartus.

2. PRIIMTI PAPILDOMI TEISĖS AKTAI

2012 m. priimti nauji teisės aktai:

- Reglamentas (ES) 173/2012⁴ dėl tam tikrų specifinių aviacijos saugumo priemonių patikslinimo ir supaprastinimo;
- Reglamentas (ES) 711/2012⁵ dėl asmenų, išskyrus keleivius, ir jų nešamų daiktų tikrinimo metodų;

³ 2010 m. sausio 8 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 18/2010, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) 300/2008, OL L 7, 2010 1 12, p. 3.

⁴ 2012 m. vasario 29 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 173/2012, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 185/2010, OL L 59, 2012 3 1, p. 1.

- Reglamentas (ES) 1082/2012⁶ dėl ES aviacijos saugumo tvirtinimo;
- Sprendimas C(2012)1228⁷ dėl tam tikrų specifinių aviacijos saugumo priemonių patikslinimo ir supaprastinimo;
- Sprendimas C(2012)5672⁸, kuriuo nustatomos išsamios priemonės bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams, susijusiems su oro transportu vežamais krovniais ir oro paštu, įgyvendinti;
- Sprendimas C(2012)5880⁹ dėl asmenų, išskyrus keleivius, ir jų nešamų daiktų tikrinimo metodų.

Galutinė šių dokumentų redakcija buvo derinama šešiuose įprastuose Aviacijos saugumo reguliavimo komiteto posėdžiuose, šešiuose Patariamiosios suinteresuotųjų šalių grupės aviacijos saugumo klausimais posėdžiuose, taip pat keliuose tiksliniuose darbo grupių posėdžiuose, kuriuose dalyvavo valstybių narių ir aviacijos sektoriaus atstovai.

3. REGULIUOJAMŲ SUBJEKTŲ IR ŽINOMŲ SIUNTĖJŲ DUOMENŲ BAZĖ

Europos reguliuojamų subjektų ir žinomų siuntėjų duomenų bazė (angl. RAKCDB)¹⁰ yra vienintelė teisėta pagrindinė priemonė, kuria reguliuojami subjektai turi naudotis informacijos paieškai, kai priima siuntinius iš kito reguliuojamo subjekto arba (pagal ES aviacijos saugumo tvirtinimo procedūrą patvirtinto) žinomo siuntėjo, nuo 2010 m. birželio 1 d., o nuo 2012 m. vasario 1 d. joje pateikiamas sąrašas oro vežėjų, kuriems leidžiama vežti krovinius ir pašta į ES iš trečiųjų šalių oro uostų. Ji tvarkoma pagal Komisijos bendrąją sutartį. 2012 m. pabaigoje reguliuojamų subjektų ir žinomų siuntėjų duomenų bazėje buvo apie 16 000 įrašų apie reguliuojamus subjektus, (pagal ES aviacijos saugumo tvirtinimo procedūrą patvirtintus) žinomus siuntėjus ir ACC3 (skrydžius iš trečiosios šalies oro uosto į Sąjungą vykdančius krovinių arba pašto oro) vežėjus. Be to, 2012 m. buvo nuolat užtikrinta atitiktis sutartyje nustatytam 99,5 proc. prieinamumo rodikliui.

4. ES ORO UOSTŲ PATIKRINIMAI. VADOVAI

Reglamentuose (EB) Nr. 300/2008 ir (ES) Nr. 72/2010 nustatyta, kad civilinės aviacijos saugumo reikalavimų atitiktis stebėseną Komisijos tarnybos turi vykdyti objektyviai ir laikydamosi standartinės metodikos.

Siekdama prisidėti prie šio tikslo, Komisija parengė ir atnaujiną du išsamius vadovus, kuriuose pateiktos šios srities ES inspektoriams skirtos rekomendacijos ir gairės. Vienas vadovas apima patikrinimus, susijusius su oro transportu vežamų krovinių saugumu, o kitas skirtas oro uostų patikrinimams. 2012 m. balandžio mėn. abu vadovai buvo pataisyti

⁵ 2012 m. rugpjūčio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 711/2012, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 185/2010, OL L 209, 2012 8 4, p.1.

⁶ 2012 m. lapkričio 9 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1082/2012, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) 185/2010, OL L 324, 2012 11 22, p. 25.

⁷ Sprendimas C(2012)1228 galutinis, apie kurį 2012 2 29 pranešta visoms valstybėms narėms, dar nepaskelbtas OL.

⁸ Sprendimas C(2012)5672 galutinis, apie kurį 2012 8 10 pranešta visoms valstybėms narėms, dar nepaskelbtas OL.

⁹ Sprendimas C(2012)5880 galutinis, apie kurį 2012 8 23 pranešta visoms valstybėms narėms, dar nepaskelbtas OL.

¹⁰ Šią duomenų bazę sukūrė Komisija; šia baze privalo naudotis tiekimo grandinės dalyviai, taikydami Reglamentą (ES) Nr. 185/2010 ir Sprendimą (2010) 774.

atsižvelgiant į naujausius įgyvendinimo taisyklių pakeitimus ir papildyti inspektoriams skirtomis rekomendacijomis bei gairėmis.

TREČIA DALIS

BANDYMAI, TYRIMAI IR NAUJOS INICIATYVOS

1. BANDYMAI

Pagal ES aviacijos saugumo teisės aktus bandymas atliekamas, kai valstybė narė susitaria su Komisija, kad tam tikrą laiką taikys teisės aktais nenumatytą priemonę ar metodą, kuria (-iuo) bus pakeista viena iš pripažintų saugumo kontrolės priemonių, jei šis bandymas nepažeidžia bendrojo saugumo lygio. Teisiškai šis terminas netaikomas, kai valstybė narė ar subjektas atlieka naujos saugumo kontrolės priemonės, kuri taikoma kartu su teisės aktuose numatyta priemone ar keliomis tokiomis priemonėmis, vertinimą.

2012 m. bandymai ir vertinimai buvo atlikti Liuksemburge, Ispanijoje, Prancūzijoje, Nyderlanduose ir Jungtinėje Karalystėje. Jie susiję su skrydžio sąlygų modeliavimo kamerų su integruota pėdsakų aptikimo įranga, avalynei tikrinti skirtų metalo detektorių, atgalinės sklaidos kūno skenerių, įvairių kūno skeneriams skirtų algoritmų, rankinio bagažo automatinio tikrinimo technologijos naudojimu ir bendru rankinių metalo detektorių bei sprogmenų pėdsakų aptikimo įrangos naudojimu keleiviams tikrinti ypatingais atvejais.

2. TYRIMAI IR ATASKAITOS

2012 m. viduryje konsultacijų bendrovė „Booz&Co“ pateikė galutinę ataskaitą apie pavojingų daiktų vaizdo projektavimo programos (PDVPP) technologiją, plačiai naudojamą ES oro uostuose rankiniam bagažui, nešamiems daiktams ir krovinių skyriaus bagažui tikrinti. Ši ataskaita iš esmės patvirtina, kad tinkamai įdiegta pavojingų daiktų vaizdo projektavimo programos technologija gali padaryti teigiamą poveikį tikrintojų darbo rezultatams. Tačiau daroma ir kita išvada, kad, remiantis dabartine teisine diegimo sistema nenustatyta, kad skirtųsi PDVPP taikančių ir PDVPP netaikančių oro uostų veiklos rezultatai, susiję su draudžiamų daiktų aptikimu. Todėl konsultacijų bendrovė pateikė nemažai rekomendacijų, kaip pagerinti dabartinę diegimo sistemą.

Be to, tas pats rangovas atliko tyrimą skysčių, aerozolių ir gelių tikrinimo oro uostuose poveikiui įvertinti, susijusį su (buvusiu) apribojimų keleiviams vežti skysčius, aerozolius ir gelius panaikinimo terminu – 2013 m. balandžio 29 d. Šis tyrimas baigtas Komisijai iš naujo įvertinus sprogstamųjų skysčių grėsmę ir riziką, ir padaryta išvada, kad šių medžiagų keliamas pavojus išlieka didelis ir kad į jį turi būti tinkamai atsižvelgiama atliekant tikrinimus. Galiausiai, iš duomenų, gautų per apklausas ir konsultacijas su sektoriaus atstovais bei intensyvaus darbo grupėse su valstybėmis narėmis, matyti, kad, jei nebūtų pakeistas minėtasis apribojimų panaikinimo terminas, visiškai įdiegus skysčių, aerozolių ir gelių tikrinimo tvarką skystųjų sprogmenų aptikimo sistemų (angl. LED) paklausa viršytų pasiūlą, todėl labai tikėtina, kad Europos oro uostuose kiltų su veikla susijusių sunkumų, o keleiviai patirtų didelių nepatogumų¹¹.

¹¹ Terminas, iki kurio turi būti visiškai įdiegtas skysčių, aerozolių ir gelių tikrinimas, buvo nukeltas į 2014 m. sausio 31 d.; 2013 m. kovo 19 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 246/2013, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 185/2010, OL L 77, 2013 m. kovo 20 d., p. 8.

Komisija su valstybėmis narėmis išsamiai apsvairstė tris pagrindines galimybes, įtrauktas į nepriklausomą Atsirandančių ir nustatomų naujų pavojų sveikatai mokslinio komiteto (SCENIHR) ataskaitą apie rentgeno skaitytuvų poveikį sveikatai¹²: a) nekeisti dabartinių teisės aktų, b) keleivių tikrinimo leistinų metodų sąrašą papildyti atgalinės sklaidos kūno skeneriais ir c) iš dalies pakeisti dabartinius teisės aktus leidžiant jau įdiegtus rentgeno spindulių kūno skenerius, kurių skleidžiama spinduliuotė nesiekia tam tikros ribos, naudoti iki jų ekonominio naudingumo laikotarpio pabaigos. Šia ataskaita Komisija toliau įsipareigojo įgyvendinti teisės akto pasiūlymą aviacijos saugumo srityje; ji patvirtinta 2012 m. balandžio 26 d.

3. NAUJOS INICIATYVOS

Vienas iš pagrindinių dabar svarstomų aviacijos saugumo reglamentavimo klausimų yra dabartinių teisės aktų dėl skysčių, aerozolių ir gelių vežimo apribojimų pakeitimai. Jau daug metų planuojama panaikinti šiuos apribojimus, o su jais susiję teisės aktai buvo keletą kartų peržiūrėti. 2012 m. Komisija kartu su valstybėmis narėmis, oro uostais ir aptikimo įrangos gamintojais dalyvavo bandymuose ir užsakė tyrimą. Remiantis gautais rezultatais padaryta išvada, kad nuo 2013 m. balandžio mėn. pradėti tikrinti visus skysčius neįmanoma, nes ES oro uostuose nepradėta diegti reikalinga įranga. 2012 m. liepos mėn. Komisija Tarybai ir Europos Parlamentui pateikė ataskaitą apie šias išvadas ir savo pasiūlymus dėl tolesnių veiksmų.

2012 m. lapkričio mėn. ES aviacijos saugumo reguliavimo komitetas pateikė teigiamą nuomonę dėl Komisijos pasiūlymų ne vėliau kaip 2014 m. sausio 31 d. pradėti pirmąjį skysčių tikrinimo etapą, o 2013 m. kovo mėn. Komisija galutinai patvirtino teisės aktus.

Kaip numatyta oro transportu vežamų krovinių saugumo veiksmų plane, Komisija išplėtė savo veiklą šioje srityje sukurdamą į Sąjungą iš trečiųjų šalių vežamų krovinių ir pašto reguliavimo sistemą ir griežtą ES aviacijos saugumo tvirtinimo tvarką, taikytiną ir už Europos Sąjungos jurisdikcijos ribų. Pirmasis etapas oficialiai prasidėjo 2012 m. vasario 1 d. Nuo tos dienos oro vežėjai, norintys į Sąjungą iš trečiųjų šalių įvežti krovinius ir paštą, turi įsiregistruoti vadinamuoju ACC3 vežėju¹³. Siekiant suderinti ir palengvinti susijusį registravimo bei konsultavimo mechanizmą valstybėse narėse, taip pat palengvinti Komisijos darbą, paskutinį 2012 m. ketvirtį Europos reguliuojamų subjektų ir žinomų siuntėjų duomenų bazėje įdiegtos naujos su ACC3 susijusios funkcijos.

Buvo siekiama glaudaus bendradarbiavimo su muitinėmis dėl galimo įgaliotųjų ekonominių operacijų vykdytojų (angl. AEO) schemas suderinimo su aviacijos saugumo tvirtinimo tvarka, taikoma reguliuojamiems subjektams ir žinomiems krovinių bei pašto siuntėjams. „Tuo siekiama išvengti dvigubo ekonominių operacijų vykdytojų, kurių pagrindinis verslas, reglamentuojamas pagal šias dvi reguliavimo sistemas, didžia dalimi sutampa, tvirtinimo ir kartu nustatyti visus galimus trūkumus, kurie gali sumažinti oro transportu vežamo krovinio saugumą, ir pasiūlyti tinkamas priemones jiems panaikinti.“

Įgyvendinant Komisijos darbo programą dėl ypatingos svarbos infrastruktūros objektų apsaugos ir remiantis ES informavimo apie ypatingos svarbos infrastruktūros objektus tinklu (angl. ERNCIP), 2012 m. pradžioje veiklą pradėjo naujas aviacijos saugumo technikos teminis po grupis.

¹² http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/emerging/docs/scenihr_o_036.pdf

¹³ 2011 m. rugpjūčio 25 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 859/2011, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 185/2010, OL L 220, 2011 8 26, p. 9.

„Būsimos darbotvarkės“ pagrindu sukurta darbo grupė, susidedanti iš suinteresuotų valstybių narių ir sektoriaus atstovų. Grupė parengė veiksmų planą, skirtą ištirti veiksmingumo didinimo aviacijos saugumo srityje galimybes. 2012 m. pradėti įgyvendinti du konkretūs veiksmai: a) su keleiviais susijusios rizikos vertinimas ir b) pavesta atlikti tyrimą, kad būtų išnagrinėti įvairūs su keleivių diferenciacija susiję sprendimai. Ateityje gali būti numatyta, kad Aviacijos saugumo komitetas pats vadovaus veiksmų plano įgyvendinimui, įtraukęs tokį plano įgyvendinimą į savo darbotvarkę kaip nuolatinį punktą.

KETVIRTA DALIS

DIALOGAS SU TARPTAUTINĖMIS ORGANIZACIJOMIS IR TREČIOSIOMIS ŠALIMIS

1. BENDROSIOS PASTABOS

Komisija visapusiškai bendradarbiauja su tarptautinėmis organizacijomis ir svarbiausiomis trečiosiomis šalimis partnerėmis, be to, jai nuolat atstovaujama tarptautiniuose susitikimuose, kuriuose ji koordinuoja ES poziciją ir dažnai skaito pranešimus ar teikia dokumentus. Prireikus palaikomas dialogas su trečiosiomis šalimis – tariamasi vietos ar bendros svarbos klausimais, pvz., dėl standartinių reikalavimų, susijusių su neapmuitintų prekių parduotuvėse įsigytų skysčių vežimu, taikymo išimčių. Tokie ryšiai padeda ES gauti naujausią informaciją apie gerą patirtį ir ją skleisti, taip pat paveikti tarptautinių sprendimų priėmimą. Būtina susieti ir suderinti vidaus ir išorės saugumo poreikius. Pagal naują Lisabonos sutartimi grindžiamą teisinę sistemą bus visapusiškai konsultuojamasi su Europos išorės veiksmų tarnyba (angl. EEAS) dėl bendradarbiavimo su tarptautinėmis organizacijomis ir trečiosiomis šalimis, siekiant užtikrinti, kad bendradarbiavimas atitiktų ir papildytų šios tarnybos pradėtus konkrečius politinius dialogus.

2. TARPTAUTINĖS ORGANIZACIJOS

Komisija dalyvauja metiniuose Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (angl. ICAO) aviacijos saugumo grupės susitikimuose; 2012 m. posėdyje (2012 m. kovo 26–30 d.) ji pristatė keturis darbo dokumentus (vieną apie skysčius, du apie krovinius ir vieną apie saugumo priemonių skaidrumą). Šie dokumentai buvo įvertinti palankiai.

Be to, Komisija reguliariai dalyvauja Europos civilinės aviacijos konferencijos techninės darbo grupės ir mokymo darbo grupės susitikimuose. Abiejų šių grupių darbo rezultatais vėliau buvo remiamasi per Reguliavimo komiteto ir susijusių jo darbo grupių susitikimų diskusijas. Kad darbas nesutaptų ar nesidubliuotų, Komisija ir ECAC (Europos civilinės aviacijos konferencija) antrame 2012 m. pusmetyje pasirašė susitarimo memorandumą.

Be to, priemonės buvo derinamos po Eurokontrolės seminario dėl lazerių keliamos grėsmės. Tuo siekiama suvienyti šiuo klausimu suinteresuotųjų šalių grupes, kad jos galėtų apsvarstyti ir priimti bendrą didėjančios nesankcionuoto lazerių naudojimo aviacijos srityje grėsmės mažinimo strategiją.

3. TREČIOSIOS ŠALYS

Komisija ir JAV toliau aktyviai plėtojo dialogą aviacijos saugumo klausimais įvairiose organizacijose, pvz., ES ir JAV bendradarbiavimo transporto klausimais grupėje, kuri padarė pažangą rengdama vienintelio patikrinimo sistemą¹⁴.

Be to, 2012 m. viduryje Europos Sąjungos ir Jungtinių Valstijų abipusiu atitinkamos oro transportu vežamų krovinių ir pašto tvarkos pripažinimu prasidėjo kitas transatlantinio bendradarbiavimo aviacijos saugumo srityje etapas.

Komisija kelis kartus pareiškė savo poziciją, kai valstybės narės susirūpino dėl papildomų trečiųjų šalių saugumo reikalavimų, iš kurių buvo matyti, kad deramai neatsižvelgiama į jau taikomas griežtas ES priemones. Kelis kartus JAV, iš anksto nepasikonsultavusios, priėmė skubius pakeitimus, skirtus iš ES skrydžius vykdančioms oro transporto bendrovėms, todėl ES suinteresuotosios šalys susidurdavo su dideliais sunkumais.

Remdamasi pirmiau minėtu susitarimu dėl vienintelio saugumo patikrinimo Komisija dalyvavo viename Jungtinių Amerikos Valstijų oro uosto patikrinime, kad įvertintų ar laikomasi kai kurių saugumo priemonių.

Be to, Komisija pradėjo derybas su Kanada ir Izraeliu, kad sudarytų su šiomis šalimis susitarimą dėl vienintelio saugumo patikrinimo.

IŠVADOS

Europos Sąjungoje ir toliau užtikrinamas aukštas saugumo lygis. Komisijos patikros parodė, kad šiek tiek išaugo atitikties pagrindinėms reguliavimo nuostatomis lygis. Tradicinių priemonių srityje nustatytus trūkumus, susijusius su personalo ir krovinių tikrinimo reikalavimų laikymusi, iš esmės nulėmė žmogiškojo veiksnio problemos. Kiti papildomų priemonių, įgyvendintų pagal naują Reglamentu (EB) Nr. 300/2008 sukurta teisinę sistemą, pažeidimai susiję su oro uostams tiekiamų atsargų saugumo kontrole (kai buvo ne visiškai įdiegta saugi tiekimo grandinė), patruliavimu oro uostuose, pakartotiniu pažymėjimų išdavimu su tam tikra saugumo įranga dirbantiems tikrintojams ir didelės rizikos krovinių bei paštu. Komisijos rekomendacijų imtis taisomųjų veiksmų iš esmės laikytasi patenkinamai, bet inspektorių išvados patvirtina, kad griežta ES patikrinimų tvarka ir tinkamas kokybės užtikrinimas valstybėse narėse yra svarbūs. Komisija, prireikus pradėdama oficialias pažeidimo tyrimo procedūras, toliau stengsis užtikrinti, kad būtų visapusiškai ir tinkamai vykdomi visi teisiniai reikalavimai.

Teisėkūros srityje 2012 m. priimtose papildomos įgyvendinimo taisyklės, užtikrinančios darnų naujojo pagrindinio Reglamento (EB) Nr. 300/2008 taikymą, kad būtų išvengta naujų grėsmių arba sušvelnintos esamos grėsmės.

¹⁴ Nuo 2011 m. balandžio 1 d. taikoma iš JAV atvykstantiems orlaiviams, keleiviams ir jų rankiniam bei krovinių skyriaus bagažui. 2010 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 983/2010, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 185/2010, OL L 286, 2010 11 4, p. 1.

Priedas

Komisijos patikrinimai 2012 m. gruodžio 31 d. duomenimis

Valstybė	Patikrinimų skaičius 2012 01-2012 12 (įskaitant papildomus patikrinimus)	Bendras patikrinimų skaičius 2004–2012 m. (įskaitant papildomus patikrinimus)
Austrija	0	9
Belgija	1	11
Bulgarija	1	7
Kipras	1	7
Čekija	1	8
Danija	1	10
Estija	1	6
Suomija	2	10
Prancūzija	2	17
Vokietija	2	19
Graikija	1	14
Vengrija	1	8
Airija	1	9
Italija	2	17
Latvija	2	7
Lietuva	1	5
Liuksemburgas	1	7
Malta	0	3
Nyderlandai	3	10
Lenkija	1	10
Portugalija	2	10
Rumunija	3	6
Slovakija	1	5
Slovėnija	1	5
Ispanija	1	15
Švedija	1	12
Jungtinė Karalystė	3	20
Ne ES valstybės		
Šveicarija	0	5
IŠ VISO	37	272

ELPA priežiūros institucijos patikrinimai 2012 m. gruodžio 31 d. duomenimis

Valstybė	Patikrinimų skaičius 01/2012-12/2012 (įskaitant papildomus patikrinimus)	Bendras patikrinimų skaičius 2004-2012 (įskaitant papildomus patikrinimus)
Islandija	0	9
Norvegija	5	40
IŠ VISO	5	49