

KOPĒJĀ NOSTĀJA (EK) Nr. 3/2007,
ko Padome pieņēmusi 2006. gada 11. decembrī
 nolūkā pieņemt Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. .../2007 par kopīgiem noteikumiem
civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2007/C 70 E/02)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzi-
 numu ⁽¹⁾,

apspriedušies ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Lai aizsargātu personas un preces Eiropas Savienībā, būtu jānovērš nelikumīga iejaukšanās civilās aviācijas gaisa kuģos, nosakot kopīgus noteikumus civilās aviācijas aizsardzībai. šis mērķis būtu jāsasniedz, nosakot kopīgus noteikumus un kopīgus pamatstandartus aviācijas drošības jomā, kā arī atbilstības uzraudzības kārtību.
- (2) Visas civilās aviācijas drošības interesēs ir vēlams radīt pamatu tam, lai vienoti interpretētu čikāgas 1944. gada 7. decembra Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikumu.
- (3) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2320/2002 (2002. gada 16. decembris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā ⁽³⁾ ir pieņemta pēc 2001. gada 11. septembra notikumiem Amerikas Savienotajās Valstīs.
- (4) Regulas (EK) Nr. 2320/2002 saturs būtu jāpārskata, ņemot vērā gūto pieredzi, un pati regula būtu jāatceļ un jāaizstāj ar šo regulu, tiecoties vienkāršot, saskaņot un skaidrāk formulēt spēkā esošos noteikumus un uzlabot drošību.

(5) Ievērojot to, ka drošības pasākumu un procedūru pieņemšanā vajadzīga lielāka elastība, lai ņemtu vērā jauno riska novērtējumu prasības un nodrošinātu jaunu tehnoloģiju ieviešanu, šajā regulā būtu jānosaka pamatprincipi tam, kas jā dara, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgu iejaukšanos, neiedziļinoties minēto pamatprincipu īstenošanas tehniskajos un procedūras aspektos.

(6) Šai regulai būtu jāattiecas uz lidostām, kas kādas dalībvalsts teritorijā apkalpo civilo aviāciju, uz ekspluatantiem, kas sniedz pakalpojumus šādās lidostās, un uz tiesību subjektiem, kas šādām lidostām vai ar šādu lidostu starpniecību nodrošina preču piegādes un/vai pakalpojumus.

(7) Neskarot 1963. gada Tokijas Konvenciju par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, Hāgas 1970. gada Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu un Monreālas 1971. gada Konvenciju par cīņu pret nelegālām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, šai regulai būtu arī jāattiecas uz drošības pasākumiem, ko piemēro Kopienas gaisa pārvadātāju gaisa kuģos vai lidojuma laikā.

(8) Katra dalībvalsts var pati pieņemt lēmumu, vai attiecīgā valstī reģistrētos gaisa kuģos, kā arī attiecīgās dalībvalsts licencētu gaisa pārvadātāju gaisa kuģos lidojuma laikā nodarbināt drošības darbiniekus.

(9) Dažādi civilās aviācijas veidi ne vienmēr rada vienādu apdraudējuma līmeni. Nosakot kopējus aviācijas drošības pamatstandartus, būtu jāņem vērā gaisa kuģa lielums, darbības veids un/vai darbību biežums lidostās, lai atļautu atkāpju piešķiršanu.

(10) Pamatojoties uz riska novērtējumu, dalībvalstīm būtu arī jāļauj piemērot stingrākus pasākumus par tiem, kādus paredzēts noteikt šajā regulā.

⁽¹⁾ OVC 185, 8.8.2006., 17. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2006. gada 15. jūnija Atzinums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts), Padomes 2006. gada 11. decembra Kopējā nostāja un Eiropas Parlamenta ... Nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

⁽³⁾ OV L 355, 30.12.2002., 1. lpp. Regulā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 849/2004 (OV L 158, 30.4.2004., 1. lpp.).

- (11) Trešās valstis var pieprasīt, lai lidojumiem no lidostas kādā dalībvalstī uz minēto trešo valsti vai lidojumiem virs tās teritorijas piemērotu pasākumus, kas ir atšķirīgi, nekā paredzēts šajā regulā. Tomēr, neskarot nekādus divpusējus nolīgumus, kuros Kopiena ir līgumslēdzēja puse, būtu jāparedz iespēja Komisijai izvērtēt trešās valsts pieprasītos pasākumus.
- (12) Kaut arī vienā dalībvalstī var būt divas vai vairākas struktūras, kas darbojas aviācijas drošības jomā, katrai dalībvalstij būtu jāizraugās viena iestāde, kas būs atbildīga par aviācijas drošības kopīgo pamatstandartu īstenošanas koordināciju un pārraudzību.
- (13) Lai definētu kopīgo aviācijas drošības pamatstandartu īstenošanas pienākumus un aprakstītu, kādi pasākumi tālab jāveic ekspluatantiem un citiem tiesību subjektiem, katrai dalībvalstij būtu jāizstrādā valsts civilās aviācijas drošības programma. Turklāt katram lidostas ekspluatantam, gaisa pārvadātājam un tiesību subjektam, piemērojot aviācijas drošības standartus, būtu jāizstrādā, jāpiemēro un jāuztur drošības programma, lai ievērotu gan šo regulu, gan arī piemērojamo attiecīgās valsts civilās aviācijas drošības programmu.
- (14) Lai uzraudzītu atbilstību šai regulai un valsts civilās aviācijas drošības programmai, katrai dalībvalstij būtu jāizstrādā valsts programma civilās aviācijas drošības kvalitātes kontrolēšanai un jānodrošina tās īstenošana.
- (15) Lai pārraudzītu, kā dalībvalstis piemēro šo regulu, kā arī dotu ieteikumus aviācijas drošības uzlabošanai, Komisijai būtu jāveic pārbaudes, tostarp arī pārbaudes bez iepriekšēja brīdinājuma.
- (16) Īstenošanas tiesību akti, kuros paredzēti kopīgi pasākumi kopīgo aviācijas drošības pamatstandartu īstenošanai un kuros iekļauta neizpaužama drošības informācija, līdz ar Komisijas pārbaudžu pārskatiem un pilnvarotu iestāžu atbildēm būtu jāuzskata par "klasificētu ES informāciju" tādā nozīmē, kas paredzēta Komisijas Lēmumā 2001/844/EK, EOTK, *Euratom* (2001. gada 29. novembris), ar ko groza tās iekšējo Reglamentu⁽¹⁾. Minētos dokumentus nevajadzētu publicēt; tie būtu jādara pieejami vienīgi tiem ekspluatantiem un tiesību subjektiem, kam ir likumīgas intereses.
- (17) Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību⁽²⁾.
- (18) Jo īpaši Komisijai būtu jāpiešķir pilnvaras paredzēt nosacījumus, kā jāpieņem 4. panta 3. punktā un 9. panta 2. punktā minētie pasākumi. Tā kā minētie pasākumi ir vispārīgi, un to mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus vai papildināt to, pievienojot jaunus nebūtiskus elementus, tie būtu jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (19) Būtu jātiecas pēc mērķa — visiem lidojumiem Eiropas Savienībā nodrošināt "one-stop security".
- (20) Šī regula neskar aviācijas drošības noteikumu piemērošanu, tostarp to, kas attiecas uz bīstamu preču pārvadāšanu.
- (21) Dalībvalstīm būtu jānosaka sankcijas, ko piemēro par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem. Paredzētajām sankcijām, kas var būt civilas vai administratīvas, vajadzētu būt efektīvām, samērīgām un preventīvām.
- (22) Ministru deklarācija par Gibraltāra lidostu, par ko vienošanās panākta Kordovā 2006. gada 18. septembrī, pirmoreiz sanākot ministriem saistībā ar dialoga forumu par Gibraltāru, aizstās Kopīgo deklarāciju par Gibraltāra lidostu, kas pasludināta Londonā 1987. gada 2. decembrī, un pilnīgu atbilstību tai uzskatīs par pilnīgu atbilstību 1987. gada deklarācijai.
- (23) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus — proti, pasargāt civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās darbībām un nodrošināt pamatu vienotai Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikuma interpretācijai — nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka šīs regulas mēroga un iedarbības dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai.

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Mērķi

1. Ar šo regulu ir noteikti kopīgi noteikumi civilās aviācijas pasargāšanai no nelikumīgas iejaukšanās darbībām.

⁽¹⁾ OV L 317, 3.12.2001., 1. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/548/EK, *Euratom* (OV L 215, 5.8.2006., 38. lpp.).

⁽²⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. Lēmumā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2006/512/EK (OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.).

Tā arī ir pamats, lai vienoti interpretētu Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikumu.

2. Panta 1. punktā izklāstīto mērķu sasniegšanas līdzekļi ir šādi:

- a) noteikt kopīgus aviācijas drošības noteikumus un kopīgus aviācijas drošības pamatstandartus;
- b) paredzēt mehānismus regulas ievērošanas pārraudzībai.

2. pants

Darbības joma

1. Šo regulu piemēro:

- a) visās lidostās vai lidostu daļās, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā un ko neizmanto militārām vajadzībām vien;
- b) visi ekspluatanti, arī gaisa pārvadātāji, kas sniedz pakalpojumus a) punktā minētajās lidostās;
- c) visi tiesību subjekti, kas piemēro aviācijas drošības standartus un lidostu teritorijās vai ārpus tām nodrošina preču piegādi un/vai pakalpojumus a) punktā minētajām lidostām vai izmantojot tādas lidostas.

2. Uzskata, ka šīs regulas piemērošana Gibraltāra lidostā neskar attiecīgas Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes juridiskās nostājas strīdā par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas minētā lidosta.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā:

- 1) "civilā aviācija" ir jebkura civilā gaisa kuģa veikta gaisa transporta darbība, izņemot tās darbības, kas minētas Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 3. pantā un ko veic valsts gaisa kuģi;
- 2) "aviācijas drošība" ir to pasākumu, cilvēku un materiālo resursu kopums, kas paredzēts, lai sargātu civilo aviāciju pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām.
- 3) "ekspluatants" ir persona, organizācija vai uzņēmums, kas ir iesaistīts vai piedāvā iesaistīties gaisa transporta darbībā;
- 4) "gaisa pārvadātājs" ir gaisa transporta uzņēmums ar derīgu licenci vai līdzvērtīgu dokumentu;
- 5) "Kopienas gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kam ir spēkā esoša licence, kuru kāda dalībvalsts piešķirusi saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 2407/92 (1992. gada 23. jūlijs) par gaisa pārvadātāju licencēšanu⁽¹⁾;

⁽¹⁾ OVL 240, 24.8.1992., 1. lpp.

- 6) "tiesību subjekts" ir persona, organizācija vai uzņēmums, kas nav 3. punktā minētais ekspluatants;
- 7) "aizliegti priekšmeti" ir ieroči, sprāgstvielas vai citas bīstamas ierīces, priekšmeti vai vielas, ko var izmantot nelikumīgas iejaukšanās darbībās;
- 8) "pārbaude" ir tehnisku vai citu līdzekļu izmantošana aizliegtu priekšmetu identifikācijai un/vai atklāšanai;
- 9) "drošības kontrole" ir tādu līdzekļu izmantošana, ar ko var novērst aizliegtu priekšmetu ienešanu;
- 10) "piekļuves kontrole" ir tādu līdzekļu izmantošana, ar ko var novērst nepiederošu personu vai nepiederošu transportlīdzekļu — vai gan vienu, gan otru — iekļuvu aizliegtās vietās;
- 11) "kontrolējamā teritorija" ir lidostas manevrēšanas laukums, tam piegulošā teritorija un ēkas vai to daļas, kam piekļuve ir ierobežota;
- 12) "atklātā teritorija" ir lidostas daļas, tām piegulošā teritorija un ēkas vai to daļas, kas nav kontrolējamā teritorija;
- 13) "ierobežotas iekļuves drošības zona" ir lidostas kontrolējamās teritorijas daļa, kurā līdztekus iekļuves ierobežošanai piemēro citus aviācijas drošības standartus;
- 14) "norobežota zona" ir zona, kas ar piekļuves kontroli ir atdalīta no ierobežotas iekļuves drošības zonām vai, ja pati norobežotā zona ir ierobežotas iekļuves drošības zona — no citām ierobežotas iekļuves drošības zonām lidostā;
- 15) "iepriekšējās darbības pārbaude" ir personas identitātes pārbaude, tostarp jebkuras sodāmības pārbaude, kā daļa no izvērtējuma, vai personai atļaujama iekļūšana ierobežotas iekļuves drošības zonās bez pavadījuma;
- 16) "pasažieri, bagāža, krava vai pasts, kas turpina ceļu citā gaisa kuģī" ir pasažieri, bagāža, krava vai pasts, kas atstāj lidostu citā gaisa kuģī, nevis tajā, kurā ieradušies lidostā;
- 17) "tranzīta pasažieri, bagāža, krava vai pasts" ir pasažieri, bagāža, krava vai pasts, kas atstāj lidostu tajā pašā gaisa kuģī, ar ko ielidojuši;
- 18) "pasažieris, kas potenciāli var radīt problēmas" ir vai nu pasažieris, kas izraidīts no valsts, persona, ko imigrācijas iemeslu dēļ nevar ielaist valstī, vai persona, kas ir tiesas uzraudzībā;
- 19) "rokas bagāža" ir bagāža, ko paredzēts pārvadāt gaisa kuģa salonā;
- 20) "reģistrētā bagāža" ir bagāža, ko paredzēts pārvadāt gaisa kuģa kravas nodalījumā;
- 21) "pasažiera reģistrētā bagāža" ir bagāža, ko pieņem pārvadāšanai gaisa kuģa kravas nodalījumā un ko reģistrējis pasažieris, kurš ceļo ar to pašu lidojumu;

- 22) "gaisa pārvadātāja pasts" ir pasta sūtījumi, kuru nosūtītājs un saņēmējs ir gaisa pārvadātājs;
- 23) "gaisa pārvadātāja materiāli" ir materiāli, kuru nosūtītājs un saņēmējs ir gaisa pārvadātājs vai kurus lieto gaisa pārvadātājs;
- 24) "pasts" ir sarakstes un citu priekšmetu sūtījumi, kas nav gaisa pārvadātāja pasts un ko paredzēts nogādāt pasta dienestiem saskaņā ar Pasaules pasta savienības noteikumiem;
- 25) "krava" ir jebkurš īpašums, ko paredzēts pārvadāt ar gaisa kuģi un kas nav bagāža, pasts, gaisa pārvadātāja pasts un gaisa pārvadātāja materiāli, kā arī krājumi patērēšanai lidojumā;
- 26) "pilnvarotais pārstāvis" ir gaisa pārvadātājs, aģents, kravas ekspeditors vai cits tiesību subjekts, kas kravai vai pastam veic drošības kontroli;
- 27) "zināmais nosūtītājs" ir nosūtītājs, kas kravu vai pastu pārsūta pats savām vajadzībām, un kura procedūras atbilst kopīgiem drošības noteikumiem un standartiem, kas ir pietiekami, lai kravu vai pastu ļautu pārvadāt ar jebkuru gaisa kuģi;
- 28) "pazīstamais nosūtītājs" ir nosūtītājs, kurš kravu vai pastu pārsūta pats savām vajadzībām un kura procedūras atbilst kopīgiem drošības noteikumiem un standartiem, kas ir pietiekami, lai attiecīgo kravu ļautu pārvadāt ar kravai paredzētiem gaisa kuģiem vai pastu — ar pastam paredzētiem gaisa kuģiem;
- 29) "gaisa kuģa drošības pārbaude" ir to gaisa kuģa iekšējo daļu pārbaude, kurām būtu varējuši piekļūt pasažieri, līdz ar gaisa kuģa kravas nodalījumu pārbaudi, lai atklātu aizliegtus priekšmetus un nelikumīgu iejaukšanos gaisa kuģa darbībā;
- 30) "gaisa kuģa pārmeklēšana" ir gaisa kuģa iekšienes un ārpusē pieejamo daļu pārbaude, lai konstatētu aizliegtus priekšmetus un nelikumīgu iejaukšanos gaisa kuģa darbībā;
- 31) "drošības darbinieks lidojumā" ir valsts algota persona, kas ceļo dalībvalsts licencēta gaisa pārvadātāja gaisa kuģi nolūkā aizsargāt minēto gaisa kuģi un tajā esošās personas pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām.
- Šie pasākumi jo īpaši attiecas uz:
- pārbaudes metodēm, piekļuves kontroli un citām drošības pārbaudēm;
 - gaisa kuģu drošības pārbaužu un gaisa kuģu pārmeklēšanas metodēm;
 - aizliegtiem priekšmetiem;
 - iekārtu darbības efektivitātes kritērijiem un kvalitātes pārbaudēm;
 - prasībām, ko izvirza darbiniekiem, pieņemot darbā, kā arī viņu apmācībām;
 - kritisko daļu noteikšanu ierobežotas iekļuves drošības zonās;
 - pilnvaroto pārstāvju, zināmo nosūtītāju un pazīstamo nosūtītāju pienākumiem un viņu apstiprināšanas procedūrām;
 - to personu, preču un gaisa kuģu kategorijām, kurām objektīvu iemeslu dēļ piemēro īpašas drošības procedūras vai kuras atbrīvo no pārbaudēm, piekļuves kontroles vai citām drošības pārbaudēm.
3. Komisija, grozot šo regulu ar lēmumu saskaņā ar 15. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru, nosaka kritērijus, lai ļautu dalībvalstīm atkāpties no 1. punktā minētajiem kopīgajiem pamatstandartiem un paredzēt tādas alternatīvus drošības pasākumus, kas, balstoties uz vietējo riska novērtējumu, nodrošinātu pietiekama līmeņa aizsardzību. Šādus alternatīvus pasākumus pamato ar iemesliem, kas ir saistīti ar gaisa kuģu lielumu vai arī ar veicamo darbību vai citu attiecīgu darbību būtību, mērogu vai biežumu.
- Novērtējamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var piemērot 15. panta 4. punktā paredzēto steidzamības procedūru.
- Dalībvalstis informē Komisiju par šiem pasākumiem.
4. Dalībvalstis nodrošina 1. punktā minēto kopīgo pamatstandartu piemērošanu savā teritorijā. Ja dalībvalstij ir iemesls uzskatīt, ka aviācijas drošības noteikumu pārkāpuma dēļ ir apdraudēta aviācijas drošība, tā veic piemērotu un tūlītēju darbību, lai novērstu pārkāpumu un konsekvēnti garantētu civilās aviācijas drošību.

4. pants

Kopīgi pamatstandarti

- Kopīgie pamatstandarti civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām ir izklāstīti pielikumā.
- Sīki izstrādātus pasākumus 1. punktā minēto kopīgo pamatstandartu īstenošanai izstrādā saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto procedūru.

5. pants

Stingrāki pasākumi, ko piemēro dalībvalstis

- Dalībvalstis var piemērot stingrākus pasākumus nekā 4. pantā minētie kopīgie pamatstandarti. To darot, tās pieņem lēmumus, pamatojoties uz riska novērtējumu un ievērojot Kopienas tiesību aktus. Minētie pasākumi ir atbilstīgi, objektīvi, nediskriminējoši un samērīgi ar risku, kura novēršanai tie ir paredzēti.

2. Dalībvalstis pēc iespējas drīz informē Komisiju par tādiem pasākumiem. Komisija, saņēmusi tādu informāciju, to pārsūta citām dalībvalstīm.

3. Dalībvalstīm nav jāinformē Komisija, ja attiecīgi pasākumi attiecas tikai uz konkrētu lidojumu konkrētā datumā.

6. pants

Drošības pasākumi, ko prasa trešās valstis

1. Neskarot divpusējus nolīgumus, kuros Kopiena ir līgumslēdzēja puse, dalībvalsts dara Komisijai zināmus drošības pasākumus, kurus lidojumiem no kādas dalībvalsts lidostas uz kādu trešo valsti vai virs tās teritorijas pieprasa attiecīgā trešā valsts, ja tie atšķiras no 4. pantā minētajiem kopīgajiem pamatstandartiem.

2. Komisija pēc attiecīgas dalībvalsts lūguma vai savas ierosmes pārbauda, kā piemēro visus pasākumus, kas tai darīti zināmi saskaņā ar 1. punktu, un, ievērojot 15. panta 2. punktā minēto procedūru, var sagatavot atbildi attiecīgajai trešai valstij.

3. Šā panta 1. un 2. punktu nepiemēro, ja:

- a) attiecīgā dalībvalsts piemēro minētos pasākumus saskaņā ar 5. pantu; vai
- b) trešās valsts prasība attiecas tikai uz konkrētu lidojumu konkrētā datumā.

7. pants

Pilnvarotā iestāde

Ja vienā dalībvalstī divas vai vairākas struktūras darbojas civilās aviācijas drošības jomā, attiecīgā dalībvalsts norīko vienu iestādi (turpmāk "pilnvarotā iestāde"), kas ir atbildīga par 4. pantā minēto kopīgo pamatstandartu īstenošanas koordināciju un pārraudzību.

8. pants

Valsts civilās aviācijas drošības programma

1. Katra dalībvalsts izstrādā, piemēro un uztur valsts civilās aviācijas drošības programmu.

Minētajā programmā ir definēti pienākumi 4. pantā minēto kopīgo pamatstandartu īstenošanai un aprakstīti pasākumi, kas šajā sakarā jāveic ekspluatantiem un tiesību subjektiem.

2. Pilnvarotā iestāde, pamatojoties uz principu, kas paredz informēt tikai tos, kuriem informācija tiešām jāsaņem, tiem ekspluatantiem un tiesību subjektiem, kam pēc iestādes atzina ir likumīgas intereses, rakstiski dara zināmas attiecīgās valsts civilās aviācijas drošības programmas daļas.

9. pants

Kvalitātes kontroles valsts programmas

1. Katra dalībvalsts izstrādā, piemēro un uztur kvalitātes kontroles valsts programmu.

Minētā programma ļauj dalībvalstij pārbaudīt civilās aviācijas drošības kvalitāti, lai pārraudzītu gan šīs regulas, gan valsts civilās aviācijas drošības programmas ievērošanu.

2. Kvalitātes kontroles valsts programmas parametrus pieņem, grozot šo regulu, pievienojot pielikumu saskaņā ar 15. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var piemērot 15. panta 4. punktā paredzēto steidzamības procedūru.

Programma ļauj ātri konstatēt un novērst trūkumus. Tajā arī paredzēts, ka pilnvarotā iestāde regulāri pārbauda visas lidostas, ekspluatantus un tiesību subjektus, kas ir atbildīgi par aviācijas drošības standartu īstenošanu un atrodas attiecīgajā dalībvalstī — tieši vai veicot virsuzraudzību.

10. pants

Lidostas drošības programma

1. Katrs lidostas ekspluatants izstrādā, piemēro un uztur lidostas drošības programmu.

Minētajā programmā ir aprakstītas metodes un procedūras, kas jāievēro lidostas ekspluatantam, gan ievērojot šīs regulas prasības, gan tās dalībvalsts valsts civilās aviācijas drošības programmas prasības, kurā atrodas lidosta.

Programmā ir iekļauti iekšējas kvalitātes kontroles noteikumi, kuros aprakstīts, kā lidostas ekspluatants pārbauda minēto metožu un procedūru ievērošanu.

2. Lidostas drošības programmu iesniedz pilnvarotajai iestādei, kas vajadzības gadījumā var veikt turpmākas darbības.

11. pants

Gaisa pārvadātāja drošības programma

1. Katrs gaisa pārvadātājs izstrādā, piemēro un uztur gaisa pārvadātāja drošības programmu.

Minētajā programmā ir aprakstītas metodes un procedūras, kas jāievēro gaisa pārvadātājam, ievērojot šīs regulas prasības, kā arī tās valsts civilās aviācijas drošības programmas prasības, kuras ir spēkā dalībvalstī, no kuras viņš sniedz pakalpojumus.

Programmā ir iekļauti iekšējās kvalitātes kontroles noteikumi, kuros aprakstīts, kā gaisa pārvadātājs pārrauga šo metožu un procedūru ievērošanu.

2. Gaisa pārvadātāja drošības programmu pēc lūguma iesniedz pilnvarotajai iestādei, kas vajadzības gadījumā var veikt turpmākas darbības.

3. Ja Kopienas gaisa pārvadātāja drošības programmu ir apstiprinājusi tās dalībvalsts pilnvarotā iestāde, kas piešķir licenci, visas citas dalībvalstis atzīst gaisa pārvadātāju par tādu, kas atbilst 1. punkta prasībām. Tas neskar dalībvalstu tiesības lūgt jebkuru gaisa pārvadātāju sīkāk informēt, kā viņš īsteno:

- a) drošības pasākumus, ko attiecīgā dalībvalsts piemēro saskaņā ar 5. pantu; un/vai
- b) vietējas procedūras, ko piemēro lidostās, kuras viņš apkalpo.

12. pants

Tiesību subjekta drošības programma

1. Visi tiesību subjekti, kam saskaņā ar 8. pantā minēto valstu civilās aviācijas drošības programmu ir jāpiemēro aviācijas drošības standarti, izstrādā, piemēro un uztur tiesību subjekta drošības programmu.

Minētajā programmā ir aprakstītas metodes un procedūras, kas jāievēro tiesību subjektam, lai saistībā ar savu veikto darbību viņš ievērotu civilās aviācijas drošības programmas prasības tajā dalībvalstī, kurā viņš atrodas.

Programmā ir iekļauti iekšējās kvalitātes kontroles noteikumi, kuros aprakstīts, kā tiesību subjekts pārrauga minēto metožu un procedūru ievērošanu.

2. Programmu pēc lūguma iesniedz attiecīgās dalībvalsts pilnvarotajai iestādei, kas vajadzības gadījumā var veikt turpmākas darbības.

13. pants

Komisijas veiktas pārbaudes

1. Komisija sadarbībā ar attiecīgās dalībvalsts pilnvaroto iestādi veic pārbaudes, arī lidostu, ekspluatantu un to tiesību subjektu pārbaudes, kuri piemēro aviācijas drošības standartus, lai pārraudzītu, kā dalībvalstis piemēro šo regulu, un vajadzības gadījumā nāktu klajā ar ieteikumiem, kā uzlabot aviācijas drošību. Lai to nodrošinātu, pilnvarotā iestāde rakstiski informē Komisiju par visām tās teritorijā esošām civilās aviācijas lidostām, uz kurām neattiecas 4. panta 3. punkts.

Tādu pārbauzu procedūras paredz saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto procedūru.

2. Komisija veic bez iepriekšēja brīdinājuma pārbauda lidostas, ekspluatantus un tos tiesību subjektus, kas piemēro aviācijas drošības standartus. Komisija pirms pārbaudes par to laikus informē attiecīgo dalībvalsti.

3. Katru Komisijas pārbaudes ziņojumu dara zināmu attiecīgās dalībvalsts pilnvarotajai iestādei, kas atbildē izklāsta, kādus pasākumus tā veikusi, lai novērstu visus konstatētos trūkumus.

Ziņojumu līdz ar pilnvarotās iestādes atbildi pēc tam dara zināmu citu dalībvalstu pilnvarotām iestādēm.

14. pants

Informācijas izplatīšana

Saskaņā ar Lēmumu 2001/844/EK, EOTK, *Euratom* par "klasificētiem ES dokumentiem" uzskata šādus dokumentus, ko nedara atklātībā pieejamus:

- a) 4. panta 2. punktā, 4. panta 3. punktā, 5. panta 1. punktā un 6. panta 1. punktā minētos pasākumus un procedūras, ja tajās ir ietverta neizpaužama drošības informācija;
- b) Komisijas pārbaudes ziņojumus un pilnvaroto iestāžu atbildes, kā minēts 13. panta 3. punktā.

15. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Komiteja.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā noteiktais termiņš ir viens mēnesis.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

4. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1., 2. un 6. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

16. pants

Sankcijas

Dalībvalstis pieņem noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to īstenošanu. Sankcijām ir jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

17. pants

Atcelšana

Regula (EK) Nr. 2320/2002 ar šo ir atcelta.

18. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no ... (*), izņemot 4. panta 2. punktu, 4. panta 3. punktu, 9. panta 2. punktu, 13. panta 1. punktu un 15. pantu, ko piemēro no šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Brisele,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

...

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

...

(*) Divi gadi pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

PIELIKUMS

KOPĪGI PAMATSTANDARTI (4. PANTS)

1. LIDOSTU DROŠĪBA

1.1. Prasības, ko izvirza lidostu plānojumam

1. Projektējot un būvējot jaunas lidostu struktūras vai pārbūvējot esošas lidostu struktūras, pilnībā jāņem vērā šajā pielikumā izklāstīto kopīgo pamatstandartu īstenošanas prasības, kā arī to īstenošanas tiesību akti.
2. Lidostās izveido šādas zonas:
 - a) atklātā teritorija;
 - b) kontrolējamā teritorija;
 - c) ierobežotas iekļuves drošības zonas; un
 - d) ierobežotas iekļuves drošības zonu kritiskās daļas.

1.2. Piekļuves kontrole

1. Piekļuvi kontrolējamai teritorijai ierobežo, lai novērstu nepiederošu personu un transportlīdzekļu iekļuvi minētajās zonās.
2. Piekļuvi ierobežotas iekļuves drošības zonām kontrolē, lai neļautu nepiederošām personām un transportlīdzekļiem iekļūt minētajās zonās.
3. Personām un transportlīdzekļiem var ļaut piekļūt kontrolējamai teritorijai un ierobežotas iekļuves drošības zonām vienīgi tad, ja tie atbilst paredzētajiem drošības nosacījumiem.
4. Personas, arī gaisa kuģu apkalpju locekļi, iztur iepriekšējās darbības pārbaudi, lai varētu saņemt apkalpju identifikācijas kartes vai lidostas identifikācijas kartes, ar ko ir atļauta iekļuve ierobežotas iekļuves drošības zonās.

1.3. Tādu personu pārbaudes, kuras nav pasažieri, un līdzīgu paņemtu priekšmetu pārbaudes

1. Personas, kas nav pasažieri, un līdzīgu paņemtus priekšmetus konsekvēti, izlases kārtā pārbauda, pirms minētās personas un priekšmeti iekļūst ierobežotas iekļuves drošības zonās, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļuvi minētajās zonās.
2. Visas personas, kas nav pasažieri, un līdzīgu paņemtus priekšmetus pārbauda, pirms minētās personas un priekšmeti iekļūst ierobežotas iekļuves drošības zonu kritiskajās daļās, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļuvi minētajās zonās.

1.4. Transportlīdzekļu pārbaudes

Transportlīdzekļus pirms iekļuves ierobežotas iekļuves drošības zonās pārbauda, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļuvi minētajās zonās.

1.5. Novērošana, patruļas un citas fiziskas pārbaudes

Lidostās un vajadzības gadījumā tai piegulošās sabiedrībai pieejamās zonās veic novērošanu, organizē patruļas un citas fiziskas pārbaudes, lai konstatētu personu aizdomīgu izturēšanos, konstatētu vājās vietas, ko varētu izmantot, lai veiktu nelikumīgas iejaukšanās darbības, un atturētu personas no tādu darbību veikšanas.

2. NOROBEŽOTAS LIDOSTU ZONAS

Gaisa kuģi, kas ir novietoti stāvēšanai norobežotās lidostu zonās, uz ko attiecas 4. panta 3. punktā minētie alternatīvie pasākumi, ir nošķirti no gaisa kuģiem, uz ko pilnībā attiecas kopīgie pamatstandarti, lai nodrošinātu minētajiem gaisa kuģiem, pasažieriem, bagāžai, kravai un pastam piemērojamo drošības standartu ievērošanu pilnībā.

3. GAISA KUĢU DROŠĪBA

1. Pirms izlidošanas gaisa kuģiem veic gaisa kuģu drošības pārbaudi vai gaisa kuģu pārmeklēšanu, lai nodrošinātu, ka tajos nav aizliegtu priekšmetu. Gaisa kuģiem, kas veic tranzīta lidojumus, var veikt citus atbilstīgus pasākumus.
2. Visus gaisa kuģus sargā no nesankcionētas iejaukšanās.

4. PASAŽIERI UN ROKAS BAGĀŽA

4.1. Pasažieru un rokas bagāžas pārbaudes

1. Visus pasažierus, kas sāk ceļojumu, turpina ceļojumu citā gaisa kuģī, kā arī tranzīta pasažierus un viņu rokas bagāžu pārbauda, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļūvi ierobežotas iekļuves drošības zonās, kā arī gaisa kuģos.
2. Pasažierus, kas turpina ceļu citā gaisa kuģī, kā arī viņu rokas bagāžu var atbrīvot no pārbaudes, ja:
 - a) viņi ierodas lidostā no kādas dalībvalsts — ja vien Komisija vai attiecīgā dalībvalsts nav informējusi, ka minētos pasažierus un viņu rokas bagāžu nevar uzskatīt par pārmeklētu saskaņā ar kopīgajiem pamatstandartiem; vai
 - b) viņi ierodas lidostā no kādas trešās valsts, kurā piemērotos drošības standartus atzīst par līdzvērtīgiem kopīgajiem pamatstandartiem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto procedūru.
3. Tranzīta pasažierus un viņu rokas bagāžu var atbrīvot no pārbaudes, ja:
 - a) viņi paliek gaisa kuģos; vai
 - b) viņi ir nošķirti no pārbaudītiem pasažieriem, kas atstāj lidostu un nav pasažieri, kuri ceļo tajā pašā gaisa kuģī; vai
 - c) viņi ierodas lidostā no kādas dalībvalsts — ja vien Komisija vai attiecīgā dalībvalsts nav informējusi, ka minētos pasažierus un viņu rokas bagāžu nevar uzskatīt par pārmeklētu saskaņā ar kopīgajiem pamatstandartiem; vai
 - d) viņi ierodas lidostā no kādas trešās valsts, kurā piemērotos drošības standartus atzīst par līdzvērtīgiem Kopienas standartiem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto procedūru.

4.2. Pasažieru un rokas bagāžas aizsardzība

1. Pasažierus un viņu rokas bagāžu aizsargā pret neatļautu iejaukšanos no brīža, kad viņus pārbauda, līdz brīdim, kad lidostu atstāj gaisa kuģis, ar ko viņi ceļo.
2. Pārbaudītie pasažieri, kas atstāj lidostu, ir nošķirti ar pasažieriem, kas ierodas lidostā, izņemot gadījumus, ja:
 - a) pasažieri ierodas lidostā no kādas dalībvalsts — ja vien Komisija vai attiecīgā dalībvalsts nav informējusi, ka minētos pasažierus un viņu rokas bagāžu nevar uzskatīt par pārmeklētu saskaņā ar kopīgajiem pamatstandartiem; vai
 - b) pasažieri ierodas lidostā no kādas trešās valsts, kurā piemērotos drošības standartus atzīst par līdzvērtīgiem kopīgajiem pamatstandartiem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto procedūru.

4.3. Pasažieri, kas potenciāli var radīt problēmas

Pirms lidostas atstāšanas pasažieriem, kas potenciāli var radīt problēmas, piemēro attiecīgus drošības pasākumus.

5. REĢISTRĒTĀ BAGĀŽA

5.1. Reģistrētās bagāžas pārbaudes

1. Pirms iekraušanas gaisa kuģos pārbauda visu reģistrēto bagāžu, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļūvi ierobežotas iekļuves drošības zonās, kā arī gaisa kuģos.
2. Reģistrēto bagāžu, ko paredzēts pārkraut citos gaisa kuģos, var atbrīvot no pārbaudes, ja:
 - a) tā ir ieradusies lidostā no kādas dalībvalsts — ja vien Komisija vai attiecīgā dalībvalsts nav informējusi, ka minēto reģistrēto bagāžu nevar uzskatīt par pārbaudītu saskaņā ar kopīgajiem pamatstandartiem; vai
 - b) tā ir ieradusies lidostā no kādas trešās valsts, kurā piemērotos drošības standartus atzīst par līdzvērtīgiem kopīgajiem pamatstandartiem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto procedūru.
3. Reģistrēto tranzīta bagāžu var atbrīvot no pārbaudes, ja tā paliek gaisa kuģos.

5.2. Reģistrētās bagāžas aizsardzība

Reģistrēto bagāžu, ko paredzēts pārvadāt ar gaisa kuģiem, aizsargā pret neatļautu iejaukšanos no brīža, kad to pārbauda vai nodod gaisa pārvadātāja pārziņā, atkarībā no tā, kas notiek vispirms, līdz brīdim, kad lidostu atstāj gaisa kuģis, ar ko to paredzēts pārvadāt.

5.3. Bagāžas identifikācija

1. Katru reģistrētās bagāžas vienību marķē kā reģistrēta pasažiera bagāžu vai kā bagāžu, kuras īpašnieks neatrodas gaisa kuģī.
2. Reģistrēto bagāžu, kura īpašnieks neatrodas gaisa kuģī, netransportē, izņemot gadījumus, kad bagāža neatkarīgu iemeslu dēļ ir nošķirta no pasažiera vai kad tai veiktas papildu drošības pārbaudes.

6. KRAVA UN PASTS

6.1. Kravas un pasta drošības pārbaudes

1. Pirms iekraušanas gaisa kuģos visai kravai un pastam veic drošības pārbaudes. Gaisa pārvadātājs nepieņem kravu vai pastu pārvadāšanai gaisa kuģos, ja pats nav veicis tādas pārbaudes vai arī ja pilnvarotais pārstāvis, zināmais nosūtītājs vai pazīstamais nosūtītājs nav apstiprinājis un apliecinājis drošības pārbaudu piemērošanu.
2. Kravai un pastam, ko paredzēts pārkraut citos gaisa kuģos, var veikt citādu drošības pārbaudi, kas jānosaka īstenošanas tiesību aktā.
3. Tranzīta kravu un pastu var atbrīvot no drošības pārbaudes, ja tas paliek gaisa kuģos.

6.2. Kravas un pasta aizsardzība

1. Kravu un pastu, ko paredzēts pārvadāt ar gaisa kuģi, aizsargā pret nesankcionētu iejaukšanos no drošības pārbaudu piemērošanas sākuma, kamēr lidostu atstāj gaisa kuģis, ar ko to ir paredzēts pārvadāt.
2. Kravu un pastu, kas pēc drošības pārbaudēm nav pietiekami aizsargāts pret nesankcionētu iejaukšanos, pārmeklē.

7. GAISA PĀRVADĀTĀJA PASTS UN GAISA PĀRVADĀTĀJA MATERIĀLI

Gaisa pārvadātāja pastam un gaisa pārvadātāja materiāliem veic drošības pārbaudes un tad līdz iekraušanai gaisa kuģos sargā, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļuvu gaisa kuģos.

8. KRĀJUMI PATĒRĒŠANAI LIDOJUMĀ

Krājumiem patērēšanai lidojumā, arī pārtikai, ko paredzēts gaisa kuģos pārvadāt vai lietot, veic drošības pārbaudes, un tad līdz iekraušanai gaisa kuģos sargā, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļuvu gaisa kuģos.

9. LIDOSTU KRĀJUMI

Krājumiem, ko paredzēts pārdot vai lietot ierobežotās iekļuves drošības zonās, arī beznodokļu veikalu un restorānu krājumiem veic drošības pārbaudi, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļuvu minētajās zonās.

10. DROŠĪBAS PASĀKUMI LIDOJUMA LAIKĀ

1. Neskarot spēkā esošos aviācijas drošības noteikumus:
 - a) nepiederošām personām ir liegts lidojuma laikā iekļūt lidojuma apkalpes kabīnē;
 - b) lidojuma laikā pasažieriem, kas potenciāli var radīt problēmas, piemēro attiecīgus drošības pasākumus.
2. Veic attiecīgus drošības pasākumus, piemēram, gaisa kuģa apkalpes locekļu un salona personāla apmācības, lai novērstu nelikumīgas iejaukšanās darbības lidojuma laikā.
3. Gaisa kuģa salonā vai lidojuma apkalpes kabīnē neienes ieročus, ja vien attiecīgās valstis to nav atļāvušas saskaņā ar saviem attiecīgiem tiesību aktiem.
4. Panta 3. punktu piemēro arī drošības darbiniekiem lidojuma laikā, ja viņi ir bruņoti.

11. PERSONĀLA PIENĒMŠANA UN APMĀCĪBA

1. Personālas, kas veic pārmeķlēšanu, pieķļuves kontroli vai citas drošības pārbaudes, vai ir atbildīgas par minēto darbību veikšanu, pieņem darbā, apmāca un vajadzības gadījumā sertificē, lai nodrošinātu, ka tās ir piemērotas darbam un ir kompetentas veikt pienākumus, kas viņām uzticēti.
2. Personālas, kas nav pasažieri un kam jāieķļūst ierobežotas iekļuves drošības zonās, saņem drošības apmācību, pirms saņem lidostas identitātes karti vai apķalpes identitātes karti.
3. šā panta 1. un 2. punktā minētās apmācības īsteno tūlīt pēc pieņemšanas darbā un regulāri atķārto.
4. Šā panta 1. un 2. punktā minēto personu apmācībās iesaistītie instruktori ir vajadzīgā kvalifikācija.

12. DROŠĪBAS IEKĀRTAS

Ar iekārtām, ko lieto pārbaudēs, pieķļuves kontrolē un citās drošības pārbaudēs, var veikt attiecīgās drošības pārbaudes.

PADOMES PASKAIDROJUMA RAKSTS

I. IEVADS

Komisija 2005. gada septembrī nāca klajā ar priekšlikumu Padomes Regulai, ar ko aizstāj Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2320/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā⁽¹⁾. Šī regula, kuru izstrādāja un pieņēma, reaģējot uz 2001. gada 11. septembra terora aktiem Amerikas Savienotās Valstīs, ir spēkā no 2003. gada janvāra. Regula 2320/2002 ir jāaizstāj ar jaunu tekstu, tāpēc ka tās piemērošana ir izraisījusi vairākas īstenošanas problēmas.

Eiropas Parlaments sniedza atzinumu pirmajā lasījumā 2006. gada 15. jūnijā; tajā ir iekļauti 85 grozījumi.

Padome rūpīgi izskatīja iespēju pirmajā lasījumā par regulas projekta tekstu panākt vienošanos ar Eiropas Parlamentu. Neoficiālas pārrunas ar Eiropas Parlamenta pārstāvjiem tomēr rāda, ka jautājums par drošības pasākumu finansēšanu būtu jāizpēta uzmanīgāk, lai varētu izstrādāt visām pusēm pieņemamu tekstu. Tādēļ Padome nolēma pieņemt kopējo nostāju, pēc iespējas ņemot vērā grozījumus, ko Eiropas Parlaments veicis pirmajā lasījumā, kā arī censties panākt vienošanos ar Eiropas Parlamentu vēlāk.

Pēc tam, kad dokumentu pilnībā izskatījuši juristi lingvisti, Padome 2006. gada 11. decembrī pieņēma kopējo nostāju. Pieņemot šo nostāju, Padome pienācīgi ņēma vērā Eiropas Parlamenta atzinumu pirmajā lasījumā, piekrītot 46 grozījumiem.

Padome turklāt ņēma vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu.

II. KOPĒJĀS NOSTĀJAS ANALĪZE

Padome piekrita Komisijas priekšlikumā paredzētajiem galvenajiem darbības virzieniem. Tomēr attiecībā uz dažiem punktiem Padome nolēma grozīt tekstu — galvenokārt, lai padarītu to skaidrāku, vienkāršāku un vieglāk saprotamu.

Visnozīmīgākās izmaiņas, ko Padome veica Komisijas priekšlikumā, attiecas uz šādām divām jomām:

Pirmkārt, attiecībā uz komitoloģiju Padome ņēma vērā jaunus noteikumus, ko Padome pieņēma 2006. gada jūlijā⁽²⁾. Jaunā regulatīvā procedūra, kurā līdz ar jaunajiem noteikumiem ir ieviesta rūpīga pārbaude, kas Eiropas Parlamentam dod lielākas pilnvaras, ir paredzēta regulas projekta 4. panta 3. punktā un 9. panta 2. punktā. Regulas 4. panta 3. punkts attiecas uz kritērijiem, kas nosaka, kādos gadījumos dalībvalstis var atkāpties no vispārējiem standartiem attiecībā uz mazām lidostām vai maziem gaisa kuģiem. Regulas 9. panta 2. punktā precizēti standarti, kas piemērojami dalībvalstu valstu kvalitātes kontroles programmām.

Otrkārt, 5. panta 2. punktā paredzēts, ka dalībvalstis var piemērot stingrākus valsts pasākumus nekā tos, kas noteikti regulā. Ņemot vērā galvenās problēmas, dažādo drošības apdraudējumu nopietnību un to, ka situācija, kas saistīta ar šo apdraudējumu, var strauji mainīties, Padome uzskatīja, ka dalībvalstu rīcībā vajadzētu būt pietiekamām iespējām, lai veiktu jebkādu papildu vai īpašus pasākumus, ko tās uzskata par vajadzīgiem. Padome uzskata, ka attiecībā uz šādiem pasākumiem nevajadzētu pieprasīt īpašu pamatojumu Kopienas līmenī.

Attiecībā uz Eiropas Parlamenta ierosinātajiem grozījumiem Padome — pilnībā vai daļēji — varēja pieņemt šādus 46 grozījumus:

2., 4., 5., 7., 8., 11., 12., 15., 17., 18., 20., 21., 23.-30., 33., 34., 37., 40., 45.-49., 51., 53.-58., 65.-68., 73., 77.-79., 82. un 84. grozījumu.

Tomēr vairākus citus grozījumus Padome nevarēja pieņemt. Kā galvenie no šādiem grozījumiem ir minami 3., 35., 43. un 44. grozījums par drošības pasākumu finansējumu saskaņā ar regulu. Padome uzskata, ka nav piemēroti šādos tehniskos noteikumos paredzēt finansējuma prasības vai saistības. Subsidiaritātes princips nosaka, ka šādi jautājumi ir jārisina valsts līmenī.

⁽¹⁾ OV L 355, 30.12.2002., 1. lpp. Regulā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 849/2004 (OV L 158, 30.4.2004., 1. lpp.).

⁽²⁾ OV L 200, 22.7.2006., 11. lpp.

Vairāki citi grozījumi netika pieņemti — vai arī tie netika pieņemti daļēji — tāpēc, ka tie paplašinātu regulas darbības jomu, cenšoties sasniegt vairāk nekā paredzētos drošības mērķus. Proti, tas attiecas uz 6., 9., 19., 36., 45., 57., 80. un 85. grozījumu. 1., 10., 13., 14., 16., 18., 22., 31., 32., 33., 50., 52., 60., 63., 72. un 74. grozījumu nepieņēma — pilnībā vai daļēji —, tāpēc ka tie ir pretrunā ar regulas projekta citām daļām, nepiešķir tekstam nekādu būtisku jaunu nozīmi vai arī tie nav saskaņoti ar atzīto aviācijas drošības terminoloģiju. Visbeidzot, 20., 21., 38., 39., 41., 42., 59., 61., 62., 64., 69., 70., 71., 75., 76. un 83. grozījumu nepieņēma — pilnībā vai daļēji —, tā kā Padome uzskata, ka tie ir pārāk detalizēti šāda veida regulai vai ka tie neatbilst Kopienas iestāžu procedūrām, vai arī to, ka ne dalībvalstis, ne attiecīgie tirgus dalībnieki tos praksē nevarētu īstenot.

III. SECINĀJUMS

Padome uzskata, ka šī kopēja nostāja ir piemērota un līdzsvarota. Tā uzskata, ka kopējā nostāja atspoguļo mērķus, kas nosprausti lielākajā daļā Parlamenta ierosināto grozījumu.

Padome vēlētos uzsvērt lielos centienus, kas veikti, lai panāktu drīzu vienošanos par šo regulu un pauž palāvību, ka kopējā nostāja dos iespēju pieņemt tiesību aktu kā paredzēts.
