Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

►**B** **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 300/2008**

(2008. gada 11. marts)

par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(OV L 97, 9.4.2008., 72. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►**M1**	Komisijas Regula (ES) Nr. 18/2010 (2010. gada 8. janvāris)	L 7	3	12.1.2010.

▼B

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 300/2008

(2008. gada 11. marts)

par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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 atzinumu ([1]),

apspriedušies ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru ([2]), ņemot vērā 2008. gada 16. janvāra Saskaņošanas komitejas apstiprināto tekstu,

tā kā:

(1) Lai aizsargātu personas un preces Eiropas Savienībā, būtu jānovērš nelikumīga iejaukšanās civilās aviācijas gaisakuģu darbībā, kas apdraud civilās aviācijas drošību, 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. Civilās aviācijas drošības jomā ir vajadzīga vienota pieeja, un būtu jāapspriež visefektīvākie līdzekļi, kā sniegt palīdzību pēc teroristu darbībām, kurām ir liela ietekme uz transporta jomu.

(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 jādara, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgu iejaukšanos, neiedziļinoties minēto pamatprincipu īstenošanas tehniskajos un procedūras aspektos.

([1]) OV C 185, 8.8.2006., 17. lpp.

([2]) Eiropas Parlamenta 2006. gada 15. jūnija Atzinums (OV C 300 E, 9.12.2006., 463. lpp.), Padomes 2006. gada 11. decembra Kopējā nostāja (OV C 70 E, 27.3.2007., 21. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. aprīļa Nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta), Eiropas Parlamenta 2008. gada 11. marta Normatīvā rezolūcija (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2008. gada 4. marta Lēmums.

([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.).

▼B

(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 piegādi un/vai pakalpojumus.

(7) Neskarot 1963. gada Tokijas Konvenciju par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisakuģos, Hāgas 1970. gada Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu gaisakuģu 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 gaisakuģos vai lidojuma laikā.

(8) Katra dalībvalsts saglabā kompetenci pieņemt lēmumu par to, vai tās licencēto gaisa pārvadātāju gaisakuģos nodarbina drošības darbiniekus lidojumā, kā arī saskaņā ar Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikuma 4.7.7. punktu un šīs konvencijas noteikumiem nodrošināt, ka šādi darbinieki ir valdības darbinieki, kas ir īpaši izraudzīti un apmācīti, ņemot vērā vajadzīgos drošības aspektus gaisakuģos.

(9) Dažādi civilās aviācijas veidi ne vienmēr rada vienādu apdraudējuma līmeni. Nosakot kopīgus aviācijas drošības pamatstandartus, būtu jāņem vērā gaisakuģa 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.

(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 ir atbildīga par drošības standartu 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 līmeņa un 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) Komisijai parasti būtu jāpublicē pasākumi, kuriem ir tieša ietekme uz pasažieriem. Īstenošanas tiesību akti, kuros paredzēti kopīgi pasākumi kopīgo aviācijas drošības pamatstandartu īstenošanai un kuros iekļauta neizpaužama drošības informācija, līdz ar Komisijas pārbaužu pārskatiem un pilnvarotu iestāžu atbildēm būtu jāuzskata par klasificētu ES informāciju tādā nozīmē, kas paredzēta Komisijas Lēmumā 2001/844/EK,

▼B

EOTK, Euratom (2001. gada 29. novembris), ar ko groza tās iekšējo reglamentu ([1]). Minētos dokumentus nevajadzētu publicēt, un tie būtu jādara pieejami vienīgi tiem ekspluatantiem un tiesību subjektiem, kuriem 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 Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt vispārīgus pasākumus, kuri groza kopīgo pamatstandartu nebūtiskus elementus, tos papildinot, paredzēt noteikumus, kuri ļauj dalībvalstīm kā atkāpties no kopīgajiem pamatstandartiem, tā pieņemt gan alternatīvus drošības pasākumus, gan parametrus kvalitātes kontroles valstu programmām. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

(19) Ja nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ regulatīvās kontroles procedūras parastos termiņus nav iespējams ievērot, Komisijai būtu jāvar izmantot Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 6. punktā paredzēto steidzamības procedūru, lai pieņemtu kopīgus noteikumus civilās aviācijas drošības jomā.

(20) Būtu jātiecas pēc mērķa – visiem lidojumiem Eiropas Savienībā nodrošināt "*one-stop security*".

(21) Turklāt pasažierus vai viņu bagāžu, kas ierodas ar lidojumiem no trešām valstīm, kurām ir aviācijas drošības standarti, līdzvērtīgi tiem, kas paredzēti šajā regulā, nevajadzētu vēlreiz pārbaudīt. Tomēr, neskarot katras dalībvalsts tiesības piemērot daudz stingrākus noteikumus vai Kopienas un dalībvalstu attiecīgās kompetences, lai sekmētu "*one-stop security*", būtu jāveicina Komisijas lēmumi un vajadzības gadījumā nolīgumi starp Kopienu un trešām valstīm, kuros atzīst, ka drošības standarti, ko piemēro trešās valstīs, ir līdzvērtīgi kopīgiem standartiem.

(22) Šī regula neskar lidojumu drošības noteikumu piemērošanu, tostarp to, kas attiecas uz bīstamu preču pārvadāšanu.

(23) Būtu jāparedz sankcijas par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem. Šīm sankcijām, kas var būt civilas vai administratīvas, vajadzētu būt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

(24) 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.

(25) 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 PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

([1]) OV L 317, 3.12.2001., 1. lpp. Lēmumā jaunākie 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.).

▼B

1. pants

Mērķi

1. Ar šo regulu ir noteikti kopīgi noteikumi civilās aviācijas aizsardzībai no nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību.

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 to 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) apakšpunktā minētajās lidostās;

c) visi tiesību subjekti, kas piemēro aviācijas drošības standartus un lidostu teritorijās vai ārpus tām nodrošina preču piegādi un/vai pakalpojumus a) apakšpunktā 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 gaisakuģa veikta darbība, izņemot tās darbības, kas minētas Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 3. pantā un ko veic valsts gaisakuģis;

2) "aviācijas drošība" ir to pasākumu, kā arī cilvēku un materiālo resursu kopums, kuri paredzēti, lai sargātu civilo aviāciju pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību;

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 piešķīrusi saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 2407/92 (1992. gada 23. jūlijs) par gaisa pārvadātāju licencēšanu ([1]);

6) "tiesību subjekts" ir persona, organizācija vai uzņēmums, kas nav 3. punktā minētais ekspluatants;

([1]) OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.

▼B

7) “aizliegti priekšmeti” ir ieroči, sprāgstvielas vai citas bīstamas ierīces, priekšmeti vai vielas, ko var izmantot, lai veiktu nelikumīgas iejaukšanās darbību, kas apdraud civilās aviācijas drošību;

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 – iekļuvi 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) “transfēra pasažieri, bagāža, krava vai pasts” ir pasažieri, bagāža, krava vai pasts, kas atstāj lidostu citā gaisakuģī, nevis tajā, kurā ieradušies lidostā;

17) “tranzīta pasažieri, bagāža, krava vai pasts” ir pasažieri, bagāža, krava vai pasts, kas atstāj lidostu tajā pašā gaisakuģī, ar ko ielidojuši;

18) “īpaši uzmanāms pasažieris” 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 gaisakuģa salonā;

20) “reģistrētā bagāža” ir bagāža, ko paredzēts pārvadāt gaisakuģa kravas nodalījumā;

21) “pasažiera reģistrētā bagāža” ir bagāža, ko pieņem pārvadāšanai gaisakuģa 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 gaisakuģi 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;

▼B

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 gaisakuģi;

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 gaisakuģiem vai pastu – ar pastam paredzētiem gaisakuģiem;

29) “gaisakuģa drošības pārbaude” ir to gaisakuģa iekšējo daļu pārbaude, kurām būtu varējuši piekļūt pasažieri, līdz ar gaisakuģa kravas nodalījumu pārbaudi, lai atklātu aizliegtus priekšmetus un nelikumīgu iejaukšanos gaisakuģa darbībā;

30) “gaisakuģa pārmeklēšana” ir gaisakuģa iekšienes un ārpuses pieejamo daļu pārbaude, lai konstatētu aizliegtus priekšmetus un nelikumīgu iejaukšanos gaisakuģa darbībā, kas apdraud gaisakuģu drošību;

31) “drošības darbinieks lidojumā” ir valsts algota persona, kas ceļo licencēta gaisa pārvadātāja gaisakuģī, lai aizsargātu minēto gaisakuģi un tajā esošās personas pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud lidojuma drošību.

4. pants

Kopīgi pamatstandarti

1. Kopīgi pamatstandarti civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, ir izklāstīti pielikumā.

Papildu kopīgi pamatstandarti, kas nav paredzēti, šai regulai stājoties spēkā, būtu jāiekļauj pielikumā saskaņā ar Līguma 251. pantā paredzēto procedūru.

2. Vispārējus pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu – tos papildinot – 1. punktā minēto kopīgo pamatstandartu nebūtiskus elementus, pieņem saskaņā ar 19. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Minētie vispārējie pasākumi attiecas uz:

a) atļautām pārbaudes metodēm;

b) priekšmetu kategorijām, ko var aizliegt;

c) piekļuves kontroli, atļauju pamatojumu piekļuvei lidostas kontrolējamās teritorijas daļai un ierobežotas iekļuves drošības zonām;

d) atļautām transportlīdzekļu, gaisakuģu drošības pārbaudes un gaisakuģu pārmeklēšanas metodēm;

e) kritērijiem, lai atzītu trešo valstu drošības standartus par līdzvērtīgiem;

f) noteikumiem, saskaņā ar kuriem pārbauda kravu un pastu vai veic tiem cita veida drošības kontroles, kā arī nosaka vai apstiprina pilnvarotos pārstāvjus, zināmos nosūtītājus un pazīstamos nosūtītājus;

g) noteikumiem, saskaņā ar kuriem pārbauda gaisa pārvadātāja pastu un gaisa pārvadātāja materiālus vai veic ar tiem cita veida drošības kontroli;

h) noteikumiem, saskaņā ar kuriem pārbauda krājumus patērēšanai lidojumā un lidostu krājumus vai veic tiem cita veida drošības kontroles, kā arī nosaka vai apstiprina pilnvarotos piegādātājus un zināmos piegādātājus;

i) kritērijiem, lai noteiktu kritiskās daļas ierobežotas iekļuves drošības zonās;

▼B

j) darbinieku pieņemšanas un apmācības metožu kritērijiem;

k) nosacījumiem, saskaņā ar kuriem var piemērot īpašas drošības procedūras vai atbrīvojumus no drošības kontrolēm; un

l) jebkuriem vispārējiem pasākumiem, kas paredzēti, lai grozītu 1. punktā minēto kopīgo pamatstandartu nebūtiskus elementus, tos papildinot, un kas vēl nebija noteikti līdz dienai, kad šī regula stājās spēkā.

Nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var piemērot 19. panta 4. punktā paredzēto steidzamības procedūru.

3. Sīki izstrādātus pasākumus 1. punktā minēto kopīgo pamatstandartu un 2. punktā minēto vispārīgo pasākumu īstenošanai izstrādā saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.

Tajos ietilpst:

a) pārbaužu prasības un procedūras;

b) aizliegtu priekšmetu saraksts;

c) piekļuves kontroles prasības un procedūras;

d) transportlīdzekļu, gaisakuģu drošības pārbaudes un gaisakuģu pārmeklēšanas prasības un procedūras;

e) trešās valstīs piemēroto drošības standartu līdzvērtības atzīšanas lēmumi;

f) attiecībā uz kravu un pastu – pilnvaroto pārstāvju, zināmo nosūtītāju un pazīstamo nosūtītāju apstiprināšanas un noteikšanas procedūras un to pienākumi;

g) gaisa pārvadātāja pasta un gaisa pārvadātāja materiālu drošības kontroles prasības un procedūras;

h) attiecībā uz krājumiem, kas paredzēti patērēšanai lidojumā, un uz lidostu krājumiem – pilnvaroto piegādātāju un zināmo piegādātāju apstiprināšanas un noteikšanas procedūras un to pienākumi;

i) kritisko daļu noteikšana ierobežotas iekļuves drošības zonās;

j) prasības, ko izvirza darbiniekiem, pieņemot darbā, kā arī viņu apmācībām;

k) īpašas drošības procedūras vai atbrīvojumi no drošības kontrolēm;

l) drošības iekārtu tehniskais raksturojums un to apstiprināšanas un lietošanas procedūras; un

m) prasības īpaši uzmanāmiem pasažieriem un ar to saistītas procedūras.

4. Komisija, grozot šo regulu ar lēmumu saskaņā ar 19. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru, nosaka kritērijus, lai ļautu dalībvalstīm atkāpties no 1. punktā minētajiem kopīgajiem pamatstandartiem un paredzēt tādus alternatīvus drošības pasākumus, kas, balstoties uz vietējo riska novērtējumu, nodrošinātu pietiekama līmeņa aizsardzību. Šādus alternatīvus pasākumus pamato ar iemesliem, kas ir saistīti ar gaisakuģu lielumu vai arī ar veicamo darbību vai citu attiecīgu darbību būtību, mērogu vai biežumu.

Nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var piemērot 19. panta 4. punktā paredzēto steidzamības procedūru.

Dalībvalstis informē Komisiju par šādiem pasākumiem.

5. 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 konsekventi garantētu civilās aviācijas drošību.

▼B

5. pants

Drošības izmaksas

Saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem katra dalībvalsts var noteikt, kādos apstākļos un cik lielā apmērā to drošības pasākumu izmaksas, kas veikti saskaņā ar šo regulu, lai aizsargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās aktiem, būtu jāsedz valstij, lidostām, gaisa pārvadātājiem, citām atbildīgajām aģentūrām vai lietotājiem. Vajadzības gadījumā un saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem dalībvalstis var palīdzēt lietotājiem segt šīs regulas stingrāku drošības pasākumu izmaksas. Cik tas praktiski ir iespējams, jebkuras drošības izmaksas vai pārskaitījumus tieši attiecina uz izmaksām attiecīgo drošības pakalpojumu nodrošināšanai un aprēķina, lai atgūtu ne vairāk kā attiecīgās izmaksas.

6. pants

Stingrāki pasākumi, ko piemēro dalībvalstis

1. 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. Šie 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.

7. pants

Drošības pasākumi, ko prasa trešās valstis

1. Neskarot divpusējus nolīgumus, kuros Kopiena ir Līgumslēdzēja puse, dalībvalsts dara Komisijai zināmus 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 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru, var sagatavot atbildi attiecīgajai trešai valstij.

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

a) attiecīgā dalībvalsts piemēro minētos pasākumus saskaņā ar 6. pantu; vai ja

b) trešās valsts prasība attiecas tikai uz konkrētu lidojumu konkrētā datumā.

8. pants

Sadarbība ar Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju

Neskarot Līguma 300. pantu, Komisija var noslēgt ar Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju (*ICAO*) saprašanās memorandu par revīzijām, lai novērstu to, ka būtu divas pārraudzības, kā dalībvalstis pilda Čikāgas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikumu.

▼B

9. pants

Pilnvarotā iestāde

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

10. 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 atzinuma ir likumīgas intereses, rakstiski dara zināmas attiecīgās valsts civilās aviācijas drošības programmas daļas.

11. 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 19. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var piemērot 19. panta 4. punktā paredzēto steidzamības procedūru.

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

12. pants

Lidostas drošības programma

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

Minētajā programmā apraksta metodes un procedūras, kas jāievēro lidostas ekspluatantam, lai izpildītu šīs regulas prasības un tās dalībvalsts valsts civilās aviācijas drošības programmas prasības, kurā atrodas lidosta.

Programmā apraksta arī to, kā lidostas ekspluatantam jāuzrauga atbilstība šīm metodēm un procedūrām.

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

▼B

13. 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 gaisa pārvadātājam jāievēro, lai izpildītu gan šīs regulas prasības, gan 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 pārvadātājam jāpārrauga šo metožu un procedūru ievērošana.

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 6. pantu; un/vai

b) vietējas procedūras, ko piemēro lidostās, kuras tas apkalpo.

14. pants

Tiesību subjekta drošības programma

1. Visi tiesību subjekti, kam saskaņā ar 10. pantā minēto valstu civilās aviācijas drošības programmu ir jāpiemēro aviācijas drošības standarti, izstrādā, piemēro un uztur 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. Tiesību subjekta, kas piemēro aviācijas drošības standartus, drošības programmu pēc lūguma iesniedz pilnvarotajai iestādei, kas vajadzības gadījumā var veikt turpmākas darbības.

15. 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 4. punkts.

Tādu pārbaužu procedūras paredz saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.

2. Komisija bez iepriekšēja brīdinājuma pārbauda lidostas, ekspluatantus un tos tiesību subjektus, kas piemēro aviācijas drošības stan-

▼B

dartus. 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.

16. pants

Gada ziņojums

Komisija katru gadu sniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei un dalībvalstīm, informējot tos par šīs regulas piemērošanu un tās ietekmi uz aviācijas drošības uzlabošanu.

17. pants

Ieinteresēto pušu konsultantu grupa

Neskarot 19. pantā minētās komitejas pienākumus, Komisija no Eiropas profesionālām reprezentatīvām organizācijām, kas ir saistītas ar aviācijas drošību vai ko aviācijas drošība tieši ietekmē, izveido Ieinteresēto pušu konsultantu grupu aviācijas drošībā jomā. Šīs grupas vienīgais uzdevums ir Komisijas konsultēšana. Komiteja, kas minēta 19. pantā, apspriežas ar Ieinteresēto pušu konsultantu grupu visa regulatīvā procesa laikā.

18. pants

Informācijas izplatīšana

Komisija parasti publicē pasākumus, kuriem ir tieša ietekme uz pasažieriem. Tomēr par klasificētu ES informāciju tādā nozīmē, kas paredzēta Lēmumā 2001/844/EK, EOTK, Euratom, ir uzskatāmi šādi dokumenti:

a) 4. panta 3. punktā, 4. panta 4. punktā, 6. panta 1. punktā un 7. panta 1. punktā minētie pasākumi un procedūras, ja tajās ir ietverta neizpaužama drošības informācija;

b) Komisijas pārbaudes ziņojumi un pilnvaroto iestāžu atbildes, kā minēts 15. panta 3. punktā.

19. 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., 4. un 6. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

▼B

20. pants

Nolīgumi starp Kopienu un trešām valstīm

Vajadzības gadījumā un saskaņā ar Kopienas tiesībām nolīgumus, kuros atzīts, ka trešā valstī piemērojamie standarti ir līdzvērtīgi Kopienas standartiem, var ietvert starp Kopienu un trešo valsti saskaņā ar Līguma 300. pantu noslēgtos aviācijas nolīgumos, lai sasniegtu "*one-stop security*" mērķi visiem lidojumiem starp Eiropas Savienību un trešām valstīm.

21. 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.

22. pants

Komisijas ziņojums par finansējumu

Komisija ne vēlāk kā 2008. gada 31. decembrī iesniedz ziņojumu par civilās aviācijas drošības pasākumu izmaksu finansējuma principiem. Šajā ziņojumā norādīs, kādi pasākumi jāveic, lai nodrošinātu to, ka drošības izdevumi tiek izmantoti vienīgi drošības izmaksu segšanai, un lai uzlabotu šādu izdevumu pārskatāmību. Ziņojumā pievērsīsies arī principiem, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu godīgu konkurenci starp lidostām un starp gaisa pārvadātājiem, un dažādām metodēm, lai nodrošinātu pasažieru aizsardzību attiecībā uz drošības pasākumu izmaksu sadali starp nodokļu maksātājiem un lietotājiem. Attiecīgā gadījumā šo Komisijas ziņojumu papildinās ar tiesību akta priekšlikumu.

23. pants

Atcelšana

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

24. pants

Stāšanās spēkā

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

2. To piemēro no dienas, kas noteikta īstenošanas noteikumos, kuri ir pieņemti saskaņā ar 4. panta 2. punktā un 4. panta 3. punktā minētajām procedūrām, bet ne vēlāk kā 24 mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā.

3. Atkāpjoties no šā panta 2. punktā paredzētā – 4. panta 2. punktu, 4. panta 3. punktu, 4. panta 4. punktu, 8. pantu, 11. panta 2. punktu, 15. panta 1. punkta otro daļu, 17. pantu, 19. pantu un 22. pantu piemēro no šīs regulas spēkā stāšanās dienas.

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

▼B

►M1 *I PIELIKUMS* ◄

KOPĪGI PAMATSTANDARTI CIVILĀS AVIĀCIJAS AIZSARDZĪBAI PRET NELIKUMĪGAS IEJAUKŠANĀS DARBĪBĀM (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 kritiskākās 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 gaisakuģu 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 līdzi paņemtu priekšmetu pārbaudes**

1. Personas, kas nav pasažieri, un līdzi paņemtus priekšmetus konsekventi, 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 līdzi paņemtus priekšmetus pārbauda, pirms minētās personas un priekšmeti iekļūst ierobežotas iekļuves drošības zonu kritiskākajās 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 pieguložās 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

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

3. GAISAKUĢU DROŠĪBA

1. Pirms izlidošanas gaisakuģiem veic gaisakuģu drošības pārbaudi vai gaisakuģu pārmeklēšanu, lai nodrošinātu, ka tajos nav aizliegtu priekšmetu. Gaisakuģiem, kas veic tranzīta lidojumus, var veikt citus atbilstīgus pasākumus.

▼B

2. Visus gaisakuģus sargā no nesankcionētas piekļūšanas.

4. PASAŽIERI UN ROKAS BAGĀŽA

4.1. **Pasažieru un rokas bagāžas pārbaudes**

1. Visus pasažierus, kas sāk ceļojumu, transfēra un tranzīta pasažierus un viņu rokas bagāžu pārbauda, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļuvi ierobežotas iekļuves drošības zonās, kā arī gaisakuģos.

2. Transfēra pasažierus un 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 ja

b) viņi ierodas lidostā no kādas trešās valsts, kurā piemērotos drošības standartus atzīst par līdzvērtīgiem kopīgajiem pamatstandartiem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.

3. Tranzīta pasažierus un viņu rokas bagāžu var atbrīvot no pārbaudes, ja:

a) viņi paliek gaisakuģos; vai ja

b) viņi ir nošķirti no pārbaudītiem pasažieriem, kas atstāj lidostu un nav pasažieri, kuri ceļo tajā pašā gaisakuģī; vai ja

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 ja

d) viņi ierodas lidostā no kādas trešās valsts, kurā piemērotos drošības standartus atzīst par līdzvērtīgiem kopīgajiem pamatstandartiem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo 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 gaisakuģis, ar ko viņi ceļo.

2. Pārbaudītie pasažieri, kas atstāj lidostu, ir nošķirti no 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 ja

b) pasažieri ierodas lidostā no kādas trešās valsts, kurā piemērotos drošības standartus atzīst par līdzvērtīgiem kopīgajiem pamatstandartiem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.

4.3. **Īpaši uzmanāmi pasažieri**

Pirms izlidošanas īpaši uzmanāmiem pasažieriem piemēro attiecīgus drošības pasākumus.

5. REĢISTRĒTĀ BAGĀŽA

5.1. **Reģistrētās bagāžas pārbaudes**

1. Pirms iekraušanas gaisakuģos pārbauda visu reģistrēto bagāžu, lai novērstu aizliegtu priekšmetu iekļuvi ierobežotas iekļuves drošības zonās, kā arī gaisakuģos.

2. Reģistrēto transfēra bagāžu var atbrīvot no pārbaudes, ja:

a) tā ir atvesta 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 ja

b) tā ir atvesta lidostā no kādas trešās valsts, kurā piemērotos drošības standartus atzīst par līdzvērtīgiem kopīgajiem pamatstandartiem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto regulatīvo procedūru.

3. Reģistrēto tranzīta bagāžu var atbrīvot no pārbaudes, ja tā paliek gaisakuģos.

▼B

5.2. **Reģistrētās bagāžas aizsardzība**

Reģistrēto bagāžu, ko paredzēts pārvadāt ar gaisakuģiem, 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 gaisakuģis, 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 gaisakuģī.

2. Reģistrēto bagāžu, kuras īpašnieks neatrodas gaisakuģī, netransportē, izņemot gadījumus, kad bagāža neatkarīgu iemeslu dēļ ir nošķirta no pasažiera vai kad tai veiktas atbilstīgas drošības pārbaudes.

6. KRAVA UN PASTS

6.1. **Kravas un pasta drošības pārbaudes**

1. Pirms iekraušanas gaisakuģos visai kravai un pastam veic drošības pārbaudes. Gaisa pārvadātājs nepieņem kravu vai pastu pārvadāšanai gaisakuģos, ja pats nav veicis tādas pārbaudes vai arī ja pilnvarotais pārstāvis, zināmais nosūtītājs vai pazīstamais nosūtītājs nav apstiprinājis un apliecinājis drošības pārbaužu piemērošanu.

2. Transfēra kravai un transfēra pastam var veikt citādu drošības pārbaudi, kas jānosaka īstenošanas aktā.

3. Tranzīta kravu un pastu var atbrīvot no drošības pārbaudes, ja tas paliek gaisakuģos.

6.2. **Kravas un pasta aizsardzība**

1. Kravu un pastu, ko paredzēts pārvadāt ar gaisakuģi, aizsargā pret nesankcionētu piekļūšanu no drošības pārbaužu piemērošanas sākuma, kamēr lidostu atstāj gaisakuģis, ar ko to ir paredzēts pārvadāt.

2. Kravu un pastu, kas pēc drošības pārbaudēm nav pietiekami aizsargāts pret nesankcionētu piekļūšanu, pārmeklē.

7. GAISA PĀRVADĀTĀJA PASTS UN GAISA PĀRVADĀTĀJA MATERIĀLI

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

8. KRĀJUMI PATĒRĒŠANAI LIDOJUMĀ

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

9. LIDOSTU KRĀJUMI

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

10. DROŠĪBAS PASĀKUMI LIDOJUMA LAIKĀ

1. Neskarot spēkā esošos lidojuma drošības noteikumus:

   a) nepiederošām personām ir liegts lidojuma laikā iekļūt lidojuma apkalpes kabīnē;

   b) lidojuma laikā īpaši uzmanāmiem pasažieriem piemēro attiecīgus drošības pasākumus.

2. Veic attiecīgus drošības pasākumus, piemēram, gaisakuģa apkalpes locekļu un salona personāla apmācības, lai novērstu nelikumīgas iejaukšanās darbības lidojuma laikā.

3. Gaisakuģī neienes ieročus, izņemot tos, ko ved kravas nodalījumā, ja vien saskaņā ar valsts tiesību aktiem nav izpildīti nepieciešamie drošības nosacījumi attiecīgajā valstī un pārvadājumā iesaistītās valstis to nav atļāvušas.

4. 3. punktu piemēro arī drošības darbiniekiem lidojuma laikā, ja viņi ir bruņoti.

▼B

11. PERSONĀLA PIEŅEMŠANA UN APMĀCĪBA

1. Personas, kas veic pārmeklēšanu, piekļuves 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. Personas, kas nav pasažieri un kam jāiekļūst ierobežotas iekļuves drošības zonās, saņem drošības apmācību, pirms saņem lidostas identitātes karti vai apkalpes identitātes karti.

3. 1. un 2. punktā minētās apmācības īsteno tūlīt pēc pieņemšanas darbā un regulāri atkārto.

4. 1. un 2. punktā minēto personu apmācībās iesaistītajiem instruktoriem ir vajadzīgā kvalifikācija.

12. DROŠĪBAS IEKĀRTAS

Iekārtas, ko lieto pārbaudēs, piekļuves kontrolē un citās drošības pārbaudēs, atbilst noteiktajiem parametriem, un ar tām var veikt attiecīgās drošības pārbaudes.

▼M1

II PIELIKUMS

Kopējās specifikācijas kvalitātes kontroles valsts programmām, kas dalībvalstīm jāīsteno civilās aviācijas drošības jomā

1. DEFINĪCIJAS

1.1. Šajā pielikumā piemēro šādas definīcijas:

1) "ikgadējais satiksmes apjoms" ir kopējais to pasažieru skaits, kuri ierodas, izlido vai atrodas tranzītā (uzskaitīti vienreiz);

2) "attiecīgā iestāde" ir valsts iestāde, ko izraugās dalībvalsts saskaņā ar 9. pantu un kas ir atbildīga par šīs valsts civilās aviācijas drošības programmas īstenošanas koordinēšanu un uzraudzību;

3) "auditors" ir jebkura persona, kas attiecīgās iestādes vārdā veic atbilstības uzraudzības darbības;

4) "sertifikācija" ir formāls attiecīgās iestādes vai tās vārdā sniegts novērtējums un apstiprinājums tam, ka konkrētā persona ir pietiekami kompetenta, lai pildītu auditora funkcijas pieņemamā līmenī, kuru definējusi attiecīgā iestāde;

5) "atbilstības novērtēšanas darbības" ir jebkura procedūra vai process, ko izmanto, lai novērtētu, kā notiek šīs regulas un valsts aviācijas drošības programmas izpilde;

6) "trūkums" ir nespēja izpildīt kādu no aviācijas drošības prasībām;

7) "inspekcija" ir pārbaude, ko veic, lai pārliecinātos par drošības pasākumu un procedūru izpildi ar nolūku noteikt, vai tas notiek efektīvā veidā un atbilstīgi noteiktajam standartam, kā arī lai identificētu jebkuru trūkumu;

8) "pārrunas" ir pārbaude, kuru mutiski veic auditors, lai pārliecinātos par atsevišķa drošības pasākuma vai procedūras izpildi;

9) "novērojums" ir pārbaude, ko auditors vizuāli veic, lai pārliecinātos par drošības pasākuma vai procedūras izpildi;

10) "reprezentatīvs paraugs" ir izlase, ko – pastāvošo uzraudzības iespēju vidū – veido darbības, kuru skaits ir pietiekams un kuras ir gana daudzveidīgas, lai nodrošinātu pamatu vispārējiem slēdzieniem par īstenošanas standartiem;

11) "drošības audits" ir drošības pasākumu un procedūru padziļināta pārbaude, lai noteiktu, vai tie ir pilnībā un nepārtraukti īstenoti;

12) "tests" ir aviācijas drošības pasākumu izmēģinājums, kura laikā attiecīgā iestāde inscenē nelikumīgas iejaukšanās mēģinājumu ar mērķi pārbaudīt esošo drošības pasākumu īstenošanas efektivitāti;

13) "verifikācija" ir pasākums, ko veic auditors, lai pārliecinātos, vai konkrētais drošības pasākums ir faktiski ieviests;

14) "vājais punkts" ir jebkurš trūkums īstenotajos pasākumos un procedūrās, kuru var izmantot, lai veiktu nelikumīgas iejaukšanās darbības.

2. ATTIECĪGĀS IESTĀDES PILNVARAS

2.1. Dalībvalstis attiecīgajai iestādei piešķir pilnvaras, kas vajadzīgas, lai uzraudzītu, kā tiek izpildītas šajā regulā un īstenošanas tiesību aktos paredzētās prasības, kā arī lai garantētu šo prasību izpildi, tostarp pilnvaras noteikt sankcijas atbilstīgi 21. pantam.

2.2. Attiecīgā iestāde veic atbilstības uzraudzības darbības, un tai ir visas pilnvaras, lai pieprasītu, ka identificētie trūkumi noteiktā termiņā tiek novērsti.

2.3. Attiecībā uz trūkumu labošanas darbībām un izpildes nodrošināšanas pasākumiem ir jāievieš pakāpeniska un proporcionāla pieeja. Šī pieeja ir pakāpeniska, tajā ietilpst secīgi pasākumi, kas jāizpilda, līdz attiecīgā korekcija ir veikta, tostarp:

a) atzinums un ieteikumi;

b) oficiāls brīdinājums;

c) rīkojums;

▼M1

d) administratīvas sankcijas vai tiesvedība.

Attiecīgā iestāde vienu vai vairākus no šiem posmiem var izlaist, jo īpaši gadījumā, ja trūkums ir nopietns vai atkārtojas.

3. KVALITĀTES KONTROLES VALSTS PROGRAMMAS MĒRĶI UN SATURS

3.1. Kvalitātes kontroles valsts programmas mērķi ir pārbaudīt, vai aviācijas drošības pasākumi tiek efektīvi un pareizi izpildīti, un ar atbilstības uzraudzības pasākumiem noteikt, cik lielā mērā ir panākta atbilstība šīs regulas noteikumiem un valsts civilās aviācijas drošības programmai.

3.2. Kvalitātes kontroles valsts programmā iekļauj šādus elementus:

a) organizatorisko struktūru, pienākumus un resursus;

b) auditoru amata aprakstus un nepieciešamo kvalifikāciju;

c) atbilstības uzraudzības darbības, tostarp drošības auditu piemērošanas jomu, inspekcijas, testus un – faktiska vai potenciāla drošības noteikumu pārkāpuma gadījumā – izmeklēšanas, drošības auditu un inspekciju biežumu, kā arī atbilstības klasifikāciju;

d) apsekojumus, lai noteiktu, vai ir pamats atkārtoti izvērtēt ar drošību saistītās vajadzības;

e) trūkumu labošanas pasākumus, sniedzot sīkākas ziņas par trūkumu paziņošanu, turpmāko kontroli un izlabošanu, lai nodrošinātu atbilstību aviācijas drošības prasībām;

f) izpildes nodrošināšanas pasākumus un attiecīgā gadījumā sankcijas, kā precizēts šā pielikuma 2.1. un 2.3. punktā;

g) veikto atbilstības uzraudzības darbību kopsavilkumu, tostarp attiecīgā gadījumā informācijas apmaiņu starp valsts iestādēm par atbilstības pakāpēm;

h) lidostas, ekspluatanta vai subjekta iekšējās kvalitātes kontroles pasākumu uzraudzības procesu;

i) procesu, lai protokolētu un analizētu kvalitātes kontroles valsts programmas rezultātus, lai tādējādi identificētu tendences un orientētu turpmākās politikas attīstību.

4. ATBILSTĪBAS UZRAUDZĪBA

4.1. Visas lidostas, ekspluatantus un citus subjektus, kuriem ir pienākumi aviācijas drošības jomā, regulāri uzrauga, lai jebkuru nepilnību varētu tūlītēji konstatēt un attiecīgi izlabot.

4.2. Uzraudzību veic saskaņā ar kvalitātes kontroles valsts programmu, ņemot vērā apdraudējuma pakāpi, darbību veidu un būtību, īstenošanas standartu, attiecībā uz lidostām, ekspluatantiem un subjektiem īstenoto iekšējo kvalitātes kontroļu rezultātus, kā arī citus faktorus un novērtējumus, kuri ietekmētu to, cik bieži šādu uzraudzību veic.

4.3. Uzraudzība attiecas uz lidostām, ekspluatantiem un citiem subjektiem piemēroto iekšējās kvalitātes kontroles pasākumu īstenošanu un efektivitāti.

4.4. Katrā lidostā šī uzraudzība ietver virkni speciālu atbilstības uzraudzības darbību, kuru rezultātā tiek iegūts visaptverošs priekšstats par drošības pasākumu piemērošanu attiecīgajā jomā.

4.5. Kvalitātes kontroles programmas vadību, prioritāšu noteikšanu un organizāciju uzsāk neatkarīgi no to pasākumu funkcionālas ieviešanas, kurus veic saskaņā ar valsts civilās aviācijas drošības programmu.

4.6. Atbilstības uzraudzības darbībās ietilpst drošības audits, inspekcijas un testi.

5. METODES

5.1. Atbilstības uzraudzības darbību metodēm jāatbilst standartizētai pieejai, kas aptver uzdevumu izvirzīšanu, plānošanu, sagatavošanos, darbību uz vietas, konstatētā klasifikāciju, ziņojuma pabeigšanu un korektīvās darbības.

5.2. Atbilstības uzraudzības darbību pamatā ir sistemātiska informācijas apkopošana, izmantojot novērojumus, sarunas, dokumentu pārbaudes un verifikāciju.

▼M1

5.3. Atbilstības uzraudzības pasākumos ietilpst kā paziņotie, tā arī nepaziņotie pasākumi.

6. DROŠĪBAS AUDITS

6.1. Drošības audits attiecas uz:

a) visiem lidostā īstenotajiem drošības pasākumiem; vai

b) visiem drošības pasākumiem, kurus īsteno atsevišķā lidostā, kādas lidostas terminālā, kurus īsteno kāds ekspluatants vai kāds atsevišķs tiesību subjekts; vai

c) kādu atsevišķu valsts civilās aviācijas drošības programmas daļu.

6.2. Metodēs, kuras izmanto drošības audita veikšanai, apsver turpmāko:

a) paziņojums par drošības audita norisi un attiecīgā gadījumā pirms revīzijas aizpildāmās anketas nosūtīšana;

b) sagatavošanās posms, kurā ietilpst pirms revīzijas aizpildītās anketas un citu attiecīgu dokumentu analīze;

c) pirmā informatīvā sanāksme ar lidostas/ekspluatanta/subjekta pārstāvjiem pirms uzraudzības darbības sākšanas uz vietas;

d) darbība uz vietas;

e) mutiska iztaujāšana un ziņošana;

f) gadījumā, ja tiek atklāti trūkumi, izlabošanas process un ar to saistītā pārraudzība.

6.3. Lai varētu apstiprināt, ka drošības pasākumi ir piemēroti, drošības auditu veic, pamatojoties uz sistemātisku informācijas apkopojumu, izmantojot vienu no turpmākajiem paņēmieniem:

a) dokumentu pārbaude;

b) novērojumi;

c) pārrunas;

d) verifikācija.

6.4. Lidostās, kurās gada satiksmes apjoms pārsniedz 10 miljonus pasažieru, vismaz reizi četros gados veic drošības auditu, kurš attiecas uz visiem aviācijas drošības standartiem. Pārbaude attiecas uz reprezentatīvu informācijas paraugu.

7. INSPEKCIJAS

7.1. Inspekcija attiecas uz vismaz vienu tādu tieši saistītu drošības pasākumu kopumu, kuri minēti šīs regulas I pielikumā, un attiecīgajiem izpildes noteikumiem, ko pārrauga vienotas darbības satvarā vai atbilstīgā termiņā, kas parasti nepārsniedz trīs mēnešus. Pārbaude attiecas uz reprezentatīvu informācijas paraugu.

7.2. Tieši saistītu drošības pasākumu kopums ir kopums, kurā ietilpst vismaz divas no šīs regulas I pielikumā minētajām prasībām un attiecīgie izpildes noteikumi, kam ir tik liela savstarpējā mijiedarbība, ka izvirzītā mērķa sasniegšana nav pienācīgi izvērtējama, kā vien tos izskatot kopumā. Šajos pasākumu kopumos ietilpst tie, kas minēti šā pielikuma I papildinājumā.

7.3. Inspekcijas iepriekš nepaziņo. Ja attiecīgā iestāde uzskata, ka tas nav iespējams, inspekciju var iepriekš paziņot. Metodēs, kuras izmanto inspekciju veikšanai, ņem vērā šādus aspektus:

a) sagatavošanās posms;

b) darbība uz vietas;

c) mutiska iztaujāšana atkarā no tā, cik bieži uzraudzības darbības veiktas un kādi bijuši to rezultāti;

d) ziņojums/protokols;

e) korektīvās darbības un to pārraudzība.

7.4. Lai varētu apstiprināt, ka drošības pasākumi ir iedarbīgi, inspekciju veic, pamatojoties uz sistemātisku informācijas apkopojumu, izmantojot vienu no turpmākajiem paņēmieniem:

▼M1

a) dokumentu pārbaude;

b) novērojumi;

c) pārrunas;

d) verifikācija.

7.5. Lidostās, kur gada satiksmes apjoms ir vairāk nekā 2 miljoni pasažieru, visi tie savstarpēji saistītie drošības pasākumi, kas izklāstīti šīs regulas I pielikuma 1.–6. nodaļā, ir jāinspicē ne retāk kā ik pēc 12 mēnešiem, ja vien tajā pašā laikā attiecīgajā lidostā nav veikts audits. Visu to drošības pasākumu inspekciju biežumu, uz kuriem attiecas I pielikuma 7.–12. nodaļa, nosaka attiecīgā iestāde, pamatojoties uz riska novērtējumu.

7.6. Ja dalībvalstī nav tādas lidostas, kuras gada satiksmes apjoms pārsniedz 2 miljonus pasažieru, 7.5. punkta prasības piemēro tai šīs dalībvalsts teritorijā esošai lidostai, kurā ir salīdzinoši lielākais gada satiksmes apjoms.

8. TESTI

8.1. Testus veic, lai pārbaudītu, cik efektīvi tiek izpildīti vismaz šādi turpmākie drošības pasākumi:

a) iekļuves kontrole ierobežotas iekļuves drošības zonās;

b) gaisa kuģa aizsardzība;

c) pasažieru un rokas bagāžas pārbaude;

d) darbinieku un priekšmetu pārmeklēšana;

e) reģistrētās bagāžas aizsardzība;

f) kravas vai pasta pārbaude;

g) kravas un pasta aizsardzība.

8.2. Ņemot vērā tiesiskās, drošības un funkcionālās prasības, izstrādā testa protokolu un ar to saistīto metodoloģiju. Šīm metodēm jāattiecas uz šādiem elementiem:

a) sagatavošanās posms;

b) darbība uz vietas;

c) mutiska iztaujāšana atkarā no tā, cik bieži uzraudzības darbības veiktas un kādi bijuši to rezultāti;

d) ziņojums/protokols;

e) korektīvās darbības un ar tām saistītā pārraudzība.

9. APSEKOJUMI

9.1. Apsekojumus veic ikreiz, kad attiecīgā iestāde pamana vajadzību pēc darbības veida atkārotas novērtēšanas, lai konstatētu un novērstu jebkādus vājos punktus. Identificējot kādu vājo punktu, attiecīgā iestāde pieprasa, lai tiktu īstenoti aizsardzības pasākumi, kas būtu proporcionāli pastāvošajam riskam.

10. ZIŅOŠANA

10.1. Par atbilstības uzraudzības pasākumiem ziņo un tos protokolē standartizētā formātā, kuram atbilstoši iespējams pastāvīgi analizēt pastāvošās tendences.

10.2. Jāiekļauj šādi elementi:

a) darbības veids;

b) uzraudzītā lidosta, ekspluatants vai subjekts;

c) darbības datums un laiks;

d) konkrēto darbību veicošā auditora vārds;

e) darbības joma;

f) konstatējumi un attiecīgie valsts civilās aviācijas drošības programmas noteikumi;

g) atbilstības klasifikācija;

h) attiecīgā gadījumā ieteikumi korektīviem pasākumiem;

▼M1

i) attiecīgā gadījumā korektīvo pasākumu izpildei noteiktais grafiks.

10.3. Gadījumā, ja identificē trūkumus, attiecīgā iestāde par konstatēto paziņo attiecīgajai uzraugāmajai lidostai, ekspluatantam vai subjektam.

11. VISPĀRĒJĀ ATBILSTĪBAS KLASIFIKĀCIJA

11.1. Atbilstības uzraudzības darbībās novērtē valsts civilās aviācijas drošības programmas īstenošanu, izmantojot saskaņotu atbilstības klasifikācijas sistēmu, kas izklāstīta II pielikumā.

12. TRŪKUMU NOVĒRŠANA

12.1. Konstatēto trūkumu novēršanai jānotiek nekavējoties. Ja nav iespējams trūkumus novērst nekavējoties, jāveic kompensējoši pasākumi.

12.2. Attiecīgā iestāde pieprasa lidostām, ekspluatantiem un citiem subjektiem, kam piemēro atbilstības uzraudzības pasākumus, lai tie iesniegtu apstiprināšanai rīcības plānu visu ziņojumos atklāto trūkumu risināšanai, kā arī grafiku korektīvo pasākumu izpildei, kā arī lai tiktu paziņots, kad šīs korektīvās darbības ir pabeigtas.

13. AR KOREKTĪVO PASĀKUMU VERIFIKĀCIJU SAISTĪTĀ TURPMĀKĀ KONTROLE

13.1. Pēc tam, kad uzraugāmā lidosta, ekspluatants vai subjekts apstiprina, ka pieprasītie korektīvie pasākumi ir pieņemti, attiecīgā kompetentā iestāde pārbauda, kā tie ir veikti.

13.2. Turpmākās kontroles darbībās izmanto vispiemērotāko uzraudzības metodi.

14. AUDITORU DARBGATAVĪBA

14.1. Katra dalībvalsts nodrošina, lai attiecīgās iestādes rīcībā – tieši vai tās pārraudzībā – būtu pietiekams skaits auditoru visu atbilstības uzraudzības pasākumu veikšanai.

15. AUDITORU KVALIFIKĀCIJAS KRITĒRIJI

15.1. Visas dalībvalstis nodrošina, lai auditoriem, kas attiecīgās iestādes vārdā pilda savas funkcijas:

a) nebūtu nekādu līguma vai finansiālu saistību ar lidostu, ekspluatantu vai citu subjektu, kas tam jāpārrauga; un

b) būtu nepieciešamā kompetence, tostarp pietiekama teorētiskā un praktiskā pieredze attiecīgajā jomā.

Auditorus attiecīgā iestāde sertificē vai tiem piešķir līdzvērtīgu apstiprinājumu.

15.2. Auditoriem ir šādas zināšanas:

a) izpratne par pašlaik piemērotajiem drošības pasākumiem un to, kā šos pasākumus piemēro pārbaudāmajām darbībām, tostarp:

— izpratne par drošības principiem,

— izpratne par uzraudzīšanas uzdevumu,

— izpratne par faktoriem, kas ietekmē cilvēka rīcību;

b) zināšanas par drošības tehnoloģijām un metodēm;

c) zināšanas par atbilstības uzraudzības principiem, procedūrām un paņēmieniem;

d) praktiskās zināšanas par tām darbībām, kurām veic pārbaudi;

e) izpratne par auditora nozīmi un pilnvarām.

15.3. Auditori pastāvīgi piedalās mācībās, kas notiek tik bieži, cik nepieciešams, lai auditori pienācīgā līmenī uzturētu jau apgūtās zināšanas un iegūtu jaunas zināšanas atbilstīgi jaunākajām norisēm drošības jomā.

16. AUDITORU PILNVARAS

16.1. Auditoriem, kas veic pārraudzības darbības, ir jābūt piešķirtai pietiekamai varai, lai tie varētu iegūt savu pienākumu pildīšanai nepieciešamo informāciju.

▼M1

16.2. Auditoriem ir personu apliecinošs dokuments, kas attiecīgās iestādes vārdā ļauj veikt atbilstības uzraudzības darbības un tiem nodrošina piekļuvi vajadzīgajām zonām.

16.3. Auditoriem ir tiesības:

a) pārraudzības veikšanas nolūkā iegūt tūlītēju piekļuvi attiecīgajām zonām, tostarp gaisa kuģiem un ēkām; un

b) pieprasīt, lai drošības pasākumi tiktu pareizi izpildīti vai atkārtoti.

16.4. Ņemot vērā auditoriem piešķirtās pilnvaras, attiecīgā iestāde pieņem pasākumus saskaņā ar 2.3. punktu šādos gadījumos:

a) auditora darba tīša traucēšana vai pretošanās tam;

b) nespēja vai atteikšanās sniegt auditora pieprasīto informāciju;

c) kad krāpšanas nolūkā auditoram ir sniegta nepatiesa vai maldinoša informācija, kā arī

d) gadījumā, kad maldināšanas nolūkā kāds ir nepatiesi uzdevies par auditoru.

17. PARAUGPRAKSE

17.1. Dalībvalstis informē Komisiju par paraugpraksi attiecībā uz kvalitātes kontroles programmām, audita metodēm un auditoriem. Komisija šo informāciju nodod dalībvalstīm.

18. ZIŅOJUMI KOMISIJAI

18.1. Dalībvalstis ik gadus iesniedz ziņojumu Komisijai par pasākumiem, kas veikti, lai izpildītu to saistības saskaņā ar šo regulu, un par aviācijas drošības stāvokli lidostās, kuras atrodas to teritorijā. Pārskata periods ziņojuma iesniegšanai ir no 1. janvāra līdz 31. decembrim. Ziņojuma iesniegšanas termiņš ir trīs mēneši pēc pārskata perioda beigām.

18.2. Ziņojuma saturam jāatbilst III papildinājumā sniegtajai informācijai, izmantojot Komisijas piedāvāto veidni.

18.3. Komisija darīs zināmus dalībvalstīm galvenos šajos ziņojumos gūtos secinājumus.

▼M1

I papildinājums

Elementi, kas ir jāiekļauj tieši saistīto drošības pasākumu kopumā

Tieši saistīto drošības pasākumu kopumā, kas minēts II pielikuma 7.1. punktā, ietilpst turpmākie šīs regulas I pielikuma elementi, kā arī tās īstenošanas aktos paredzētie attiecīgie noteikumi.

1. punktā – Lidostas drošība:

i) 1.1. punkts; vai

ii) 1.2. punkts (izņemot noteikumus par personas apliecībām un transportlīdzekļu caurlaidēm); vai

iii) 1.2. punkts (noteikumi par personas apliecībām); vai

iv) 1.2. punkts (noteikumi par transportlīdzekļu caurlaidēm); vai

v) 1.3. punkts un attiecīgie 12. punkta elementi; vai

vi) 1.4. punkts; vai

vii) 1.5. punkts.

2. punktā – Lidostu norobežotās zonas:

viss punkts kopumā.

3. punktā – Gaisa kuģa drošība:

i) 3.1. punkts; vai

ii) 3.2. punkts.

4. punktā – Pasažieri un rokas bagāža:

i) 4.1. punkts un attiecīgie 12. punkta elementi; vai

ii) 4.2. punkts; vai

iii) 4.3. punkts.

5. punktā – Reģistrētā bagāža:

i) 5.1. punkts un attiecīgie 12. punkta elementi; vai

ii) 5.2. punkts; vai

iii) 5.3. punkts.

6. punktā – Krava un pasts:

i) visi noteikumi, kas attiecas uz pilnvarotā pārstāvja veiktajām pārbaudēm un drošības kontrolēm, izņemot noteikumus, kas paredzēti ii) līdz v) punktā; vai

ii) visi noteikumi par drošības kontrolēm, ko piemēro pazīstamajiem nosūtītājiem; vai

iii) visi noteikumi par pazīstamajiem nosūtītājiem; vai

iv) visi noteikumi, kas attiecas uz kravas un pasta transportēšanu; vai

v) visi noteikumi, kas attiecas uz kravas un pasta aizsardzību lidostās.

7. punktā – Gaisa pārvadātāju pasts un gaisa pārvadātāju materiāli:

viss punkts kopumā.

8. punktā – Krājumi patērēšanai lidojumā:

viss punkts kopumā.

9. punktā – Lidostu krājumi:

viss punkts kopumā.

10. punktā – Drošības pasākumi lidojuma laikā:

viss punkts kopumā.

▼M1

11. punktā – Darbinieku pieņemšana un apmācība:

i) visi noteikumi, kas attiecas uz darbinieku pieņemšanu lidostā, gaisa pārvadājumu uzņēmumā vai citā subjektā; vai

ii) visi noteikumi, kas attiecas uz darbinieku apmācību darbam lidostā, gaisa pārvadājumu uzņēmumā vai citā subjektā;

▼**M1**

II papildinājums

Saskaņota atbilstības klasifikācijas sistēma

Lai novērtētu valsts civilās aviācijas drošības programmas īstenošanu, izmanto šādu atbilstības klasifikāciju:

	Drošības audits	Pārbaude	Tests
Atbilst pilnībā	✓	✓	✓
Atbilst, bet ir vēlami uzlabojumi	✓	✓	✓
Neatbilst	✓	✓	✓
Neatbilst, konstatēti nopietni trūkumi	✓	✓	✓
Nav/nepiemēro/neattiecas	✓	✓	
Nav apstiprināts	✓	✓	✓

▼M1

III papildinājums

KOMISIJAI IESNIEDZAMĀ ZIŅOJUMA SATURS

1. **Organizatoriskā struktūra, pienākumi un resursi**

   a) Kvalitātes kontroles organizācijas struktūra, pienākumi un resursi, ieskaitot nākotnē plānotus grozījumus (skatīt 3.2. punkta a) apakšpunktu).

   b) Auditoru skaits – esošais un plānotais (skatīt 14. punktu).

   c) Auditoru izietās mācības (sk. 15.2. punktu).

2. **Operatīvās uzraudzības pasākumi**

   Visi veiktie uzraudzības pasākumi, konkrēti norādot:

   a) to veidu (drošības audits, sākotnējā inspekcija, kontroles inspekcija, tests, cits);

   b) uzraudzītās lidostas, ekspluatanti vai subjekti;

   c) darbības joma;

   d) biežums; un

   e) kopējais, veicot konkrēto uzdevumu, pavadīto cilvēkdienu skaits.

3. **Trūkumu labošanas pasākumi**

   a) Trūkumu labošanas pasākumu izpildes statuss.

   b) Galvenās uzsāktās un plānotās darbības (piemēram, jaunu amata vietu izveide, iepirktais aprīkojums, būvdarbi), korektīvos nolūkos paveiktais.

   c) Izmantotie izpildes nodrošināšanas pasākumi (sk. 3.2. punkta f) apakšpunktu).

4. **Vispārējā informācija un tendences**

   a) Kopējais pasažieru un kravas satiksmes apjoms gadā un gaisa kuģu kustību kopējais skaits.

   b) Lidostu saraksts atbilstoši to kategorijai.

   c) To gaisa pārvadātāju skaits, kas veic darbību no konkrētās teritorijas, atbilstoši to kategorijai (valsts, ES, trešās valsts).

   d) Pilnvaroto pārstāvju skaits.

   e) Ēdināšanas uzņēmumu skaits.

   f) Tīrīšanas uzņēmumu skaits.

   g) Aptuvenais to subjektu skaits, kuriem ir ar aviācijas drošību saistīti pienākumi (zināmi nosūtītāji, uzņēmumi, kas nodrošina apkalpošanu uz zemes).

5. **Aviācijas drošības stāvoklis lidostās**

   Aviācijas drošības vispārējais stāvoklis dalībvalstī.