

SL

SL

SL



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 29.9.2008
COM(2008) 582 konč.

**POROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**TRETJE POROČILO O IZVAJANJU UREDBE (ES) št. 2320/2002 O DOLOČITVI
SKUPNIH PRAVIL NA PODROČJU VARNOSTI CIVILNEGA LETALSTVA**

**POROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**TRETJE POROČILO O IZVAJANJU UREDBE (ES) št. 2320/2002 O DOLOČITVI
SKUPNIH PRAVIL NA PODROČJU VARNOSTI CIVILNEGA LETALSTVA¹**

¹ UL L 355, 30.12.2002, str. 1.

1. UVOD

Kljub napredku, ki smo ga dosegli, terorizem še vedno ogroža našo družbo. Civilno letalstvo je še posebej ogroženo in je lahko tarča različnih metod. Prizadevanja Komisije, da je v veljavi ustrezna zakonodaja ter da se ta v celoti izvaja po vsej Skupnosti, je torej še naprej bistvenega pomena za ustrezno zaščito državljanov EU. Brez dvoma so ta prizadevanja pripomogla k preprečitvi uspešno izvedenih napadov v obdobju, ki ga zajema to poročilo. Kljub temu je grožnja še vedno zelo realna in potrebna je pazljivost.

Zagotoviti je treba učinkovito zaščito naših državljanov in ob tem določiti okvir za dobro delovanje notranjega letalskega trga. V tej zvezi lahko Uredba (ES) št. 2320/2002 pomeni prvi mejnik na poti, ki jo je treba prehoditi. Pri načrtovanju te poti je treba upoštevati tehnološki napredek, redno jo je treba pregledovati ter jo po vsem svetu spodbujati prek mednarodnih dogovorov. Treba je izvesti vse potrebne ukrepe za podporo letališkemu in letalskemu osebju, čim bolj zmanjšati nevšečnosti za potnike in racionalizirati postopke, ob tem pa vzdrževati visoko raven varnosti.

To je tretje poročilo Komisije o izvajanju Uredbe (ES) št. 2320/2002 in zajema obdobje januar–december 2007. Sestavljeno je iz dveh delov. Prvi del obsega analizo poročil o inšpekcijskih pregledih Komisije, ki so bila zbrana v letu 2007, vključno s poznejšimi ukrepi. V drugem delu so predstavljeni ukrepi, ki so bili potrebni za racionalizacijo postopka za praktično izvajanje pravil ob večjem upoštevanju potreb potnikov in panoge.

Poročilo potrjuje nenehen napredek pri izvajanju skupnih pravil na področju varnosti civilnega letalstva, ki izhaja iz močne svetovne osnove, čeprav je potrebnih še veliko izboljšav. V poročilu je natančno določen tudi proaktivni pristop, ki ga ima Skupnost pri razvoju prilagodljivega, praktičnega in usklajenega sistema, ki je namenjen lažjemu pretoku potnikov in prtljage na varnem območju letališča.

PRVI DEL

INŠPEKCIJSKI PREGLEDI KOMISIJE

1. Pregled

Komisija mora spremljati skladnost držav članic z zakonodajo o varnosti letalstva in v skladu s tem izvaja:

- inšpekcijske preglede pristojnih nacionalnih organov;
- inšpekcijske preglede letališč in
- kontrolne inšpekcijske preglede, s katerimi se potrdi izvajanje sanacijskih ukrepov.

Skupno je bilo od februarja 2004 do decembra 2007 opravljenih 117 inšpekcijskih pregledov, vključno z 28 pregledi v 12 mesecih, ki jih zajema to poročilo. V vsaki državi članici (razen v Bolgariji) je bilo opravljenih 1 do 6 inšpekcijskih pregledov letališč in pristojni organi vseh držav članic (razen Romunije) so bili nadzorovani vsaj enkrat. Tudi Švica je bila vključena v program Skupnosti, od decembra 2005 pa je Nadzorni organ EFTA opravil vzporedni

inšpekcijski pregled na Norveškem in Islandiji (glej Prilogo 1 za dodatne podatke o vseh inšpekcijskih pregledih).

2. Inšpekcijski pregledi pristojnih nacionalnih organov

Vsaka država članica mora sprejeti nacionalni program varnosti letalstva ter določiti pristojni organ za usklajevanje in nadzorovanje njegovega izvajanja. Vseh 27 držav članic je to že storilo. Pristojni organ mora:

- oblikovati in izvajati program nadzora kakovosti;
- spremljati programe varnosti letališč in letalskih družb ter
- oblikovati in izvajati program usposabljanja na področju varnosti letalstva².

V letu 2007 je Komisija opravila inšpekcijski pregled pri 10 pristojnih organih. Inšpekcijski pregledi so vključevali preverjanje dokazil ob podpori razgovorov in (prvič v letu 2007) preverjanja na kraju samem na letališču, kjer se izvajajo nacionalni ukrepi.

Ugotovitve inšpekcijskih pregledov so bile skladne z ugotovitvami predhodnega spremljanja, predvsem:

- obstaja zadovoljiva raven skladnosti glede vzpostavitve ustreznega pravnega okvirja;
- manj zadovoljivo doseganje ciljev pa se pojavlja glede učinkovitosti pri izvajanju skupnih standardov.

2.1. Pravni okvir

Na splošno vsebina **nacionalnih programov varnosti letalstva** držav članic natančno odraža zahteve evropske zakonodaje. Kljub temu pa posodabljanje programov glede na spremembe v zakonodaji Skupnosti ni bilo vedno izvedeno tako hitro, kot bi bilo zaželeno.

Večina držav članic je vzpostavila zadovoljive nacionalne **programe nadzora kakovosti** ter jasno določila zaposlovanje, usposabljanje, dolžnosti in pooblastila nacionalnih inšpektorjev, prednostne naloge in metodologijo za inšpekcijski program. Včasih pa programi ne izpolnjujejo vseh zahtev, na primer ne predvidevajo testnega programa ali pa ne določajo pogostosti dejavnosti spremljanja. V tem smislu bi bila zaželeno boljša izmenjava najboljših praks in na splošno boljše usklajevanje nacionalnih programov.

Programe varnosti letališč v večini primerov posodablajo in spremljajo države članice. **Programi varnosti letalskih družb** so ponavadi manj skladni in se jih manj spremlja, predvsem v primeru letalskih družb, registriranih zunaj EU, zlasti glede postopkov preverjanja in iskanja.

Nacionalni programi usposabljanja na področju varnosti na splošno izpolnjujejo zahteve, najpogostejša pomanjkljivost pa je odsotnost predpisov o usposabljanju glede splošne ozaveščenosti za strokovno osebje, ki ne pripada varnostnemu osebju, in odsotnost

² Vse zahteve v skladu s členom 5 Uredbe št. 2320/2002.

specifikacij o periodičnem usposabljanju varnostnih izvedencev, s katerim bi bili ti obveščeni o najnovejših razvojnih dosežkih.

2.2 *Izvajanje pravnih zahtev*

Medtem ko je standard izvajanja nacionalnih programov za nadzor kakovosti v nekaterih državah visok, žal ostaja nezadovoljiv v številnih drugih, v katerih prihaja do večjega števila resnih pomanjkljivosti. Celo v državah članicah z najbolj razvitimi programi so pri inšpekcijskih postopkih redno odkrite pomanjkljivosti.

V nekaterih primerih neustrezno vodenje evidence otežuje inšpektorjem Komisije (in tudi samim nacionalnim organom) ocenjevanje stopnje izpolnjevanja zahtev glede izvajanja. Vendar lahko ugotovimo naslednje:

- pristojni organ nima vedno vseh potrebnih informacij za ustrezno načrtovanje inšpekcijske dejavnosti (npr. vedno ne poznajo vseh subjektov, vključenih v verigo varnosti);
- številne države članice ne uporabljajo vseh tehnik spremljanja (tj. poglobljene presoje varnosti, bolj ozko usmerjeni inšpekcijski pregledi in preskusi) in zato ne morejo izvesti popolne ocene vseh vidikov izvajanja;
- večje število držav članic nima dovolj človeških virov, ki bi lahko dovolj pogosto spremljali vsa letališča in vsa poglavja zakonodaje, da bi lahko zagotavljali hitro odkrivanje in odpravo pomanjkljivosti;
- kjer so bile odkrite pomanjkljivosti, je izvajanje njihove hitre odprave nezadostno.

Pozitivna posledica ugotovitev inšpekcijskih pregledov Komisije v nekaterih državah članicah pa je bila dodelitev večjih virov za namene varnosti letalstva in povečanje števila nacionalnih inšpektorjev. Tak razvoj naj bi se tudi nadaljeval.

3. **Inšpekcijski pregledi na letališčih**

3.1. *Izbira letališč in inšpekcijskih skupin*

Med februarjem 2004 in decembrom 2007 je Komisija opravila 83 inšpekcijskih pregledov na letališčih (vključno s kontrolnimi inšpekcijskimi pregledi). Inšpekcijski program je določen na podlagi ocene tveganja, a je vključeval nekatere izmed najmanjših komercialnih letališč, ki spadajo v določbe Uredbe št. 2320/2002, prav tako pa tudi večino največjih letališč v Skupnosti: od dvajsetih letališč EU, ki imajo skoraj ali pa več kakor 20 milijonov potnikov na leto, jih je Komisija 17 že pregledala. Na podlagi 24 začetnih ocen so bili opravljeni kontrolni inšpekcijski pregledi, da bi se ocenili sprejeti korekcijski ukrepi.

Inšpekcijske preglede v EU izvajajo člani skupine Komisije, v kateri je 10 inšpektorjev, podpira pa jih skupina nacionalnih presojevalcev. Vse razen treh držav članic so imenovalе vsaj enega nacionalnega presojevalca, da sodeluje pri inšpekcijskih pregledih Komisije, v skladu s členom 5 Uredbe Komisije št. 1486/2003.³

³ Uredba Komisije (ES) št. 1486/2003 o določitvi postopkov za izvajanje inšpekcijskih pregledov Komisije na področju varnosti civilnega letalstva, UL L 213, 23.8.2003, str. 3.

3.2 *Pregled ugotovljenih pomanjkljivosti*

Na splošno je raven varnosti na evropskih letališčih visoka, zlasti če jo primerjamo s svetovnimi standardi in praksami. Raven skladnosti se je izboljšala za skoraj 40 %, odkar so se začeli inšpekcijski pregledi, in število resnih pomanjkljivosti še naprej upada. Samo na enem letališču, ki ga je pregledala Komisija, je bila ugotovljena nezadovoljiva skladnost, ki je veljala za dovolj resno, da je pomenila precejšnjo nevarnost za splošno raven varnosti civilnega letalstva v Skupnosti (člen 15 Uredbe št. 1486/2003), in vse države članice so bile na to opozorjene. Čeprav so jasno potrebna nadaljnja prizadevanja, ne smemo pozabiti, da se ocene podajajo na podlagi standardov, ki so med najstrožjimi na svetu.

Pri ugotovitvah iz leta 2007 se ponavlja vzorec iz prejšnjih inšpekcijskih pregledov. Kar zadeva področja, ki jih lahko štejemo za glavna področja varnosti letalstva – varnost letališč, varnost zrakoplovov, pregled potnikov in ročne prtljage ter pregled oddane prtljage – se rezultati zagotovo izboljšujejo, vendar kljub temu ostajajo pomembna področja, ki zahtev ne izpolnjujejo. Ta se nanašajo zlasti na področja, kjer je poglavitni dejavnik človeški faktor, druge pomembne težave pa so:

- preveč predpisujoče zahteve v nekaterih delih sedanje zakonodaje;
- časovno obdobje, ki je potrebno za prilagoditev novim zahtevam;
- nezadostno spremljanje na nacionalni ravni in
- pomanjkanje izvršilnih pooblastil na ravni pristojnih organov.

Z inšpekcijskimi pregledi iz leta 2007 je bilo tudi uvedeno spremljanje področij v EU, ki so bila redko vključena v prejšnja poročila – preskrba s hrano, čiščenje, službena pošta ter materialne in tehnične zahteve za opremo. Čeprav je o teh področjih na voljo še vedno premalo podatkov, da bi lahko prišli do pomembnih sklepnih ugotovitev, so inšpektorji Komisije izrazili zaskrbljenost glede spremljanja standardov za opremo. To lahko odraža pomanjkanje razpoložljivega tehničnega znanja in izkušenj v nekaterih državah članicah.

3.3 *Kontrolni inšpekcijski pregledi*

V letu 2007 je bilo na letališčih v EU opravljenih 8 kontrolnih inšpekcijskih pregledov. V teh primerih je bilo na splošno ugotovljeno, da je bila vsaj tretjina resnih pomanjkljivosti, odkritih med začetnimi inšpekcijskimi pregledi, odpravljena v razumnem času; nobenemu izmed letališč pa ni uspelo odpraviti vseh resnih pomanjkljivosti pred izvedbo kontrolnega inšpekcijskega pregleda. V nekaterih primerih je do tega prišlo zato, ker je bila odprava pomanjkljivosti povezana s preureditvijo naprav na letališču in potrebnih gradbenih del ni bilo mogoče dovolj hitro končati.

Najtežje rešljive težave so povezane s pregledom osebja (človeški dejavnik, nepravilna raba ročnih kovinskih detektorjev) in varnostjo zrakoplovov.

3.4 *Lastne ocene držav članic*

V skladu s členom 6 Uredbe Komisije št. 1217/2003⁴ so države članice obvezane, da Komisiji vsako leto do konca februarja predložijo letno poročilo, ki vključuje rezultate nacionalnega spremljanja skladnosti za obdobje od januarja do decembra preteklega leta. Na splošno navedena poročila kažejo večjo skladnost, kot je bila ugotovljena z inšpekcijskimi pregledi Komisije. To nakazuje, da se zahteve ne izvršujejo dovolj usklajeno.

4. Položaj konec leta 2007

4.1 *Nezaključeni primeri*

V celotnem obdobju inšpekcijskih pregledov v letih 2004–2007 ostaja do konca leta 2007 43 primerov še nezaključenih, kar pomeni, da odprava pomanjkljivosti, ki jih je prijavila Komisija, še vedno ni potrjena, čeprav so bili v večini primerov predloženi načrti korekcijskih ukrepov. 16 nezaključenih primerov se nanaša na pristojni organ, 27 pa na inšpekcijske preglede letališč, vključno z 20 iz leta 2007.

4.2 *Postopki za ugotavljanje kršitev*

V letu 2007 je Komisija sprožila postopke za ugotavljanje kršitev v skladu s členom 226 Pogodbe, in sicer proti Luksemburgu, ker ta ni ustrezno odpravil pomanjkljivosti, ki so bile odkrite med inšpekcijskim pregledom, in proti Slovaški, saj po kontrolnem inšpekcijskem pregledu letališča ni predložila akcijskega načrta, poleg tega pa ni namenila ustreznih sredstev za varnost letalstva⁵.

DRUGI DEL

RACIONALIZACIJA PROCESA

5. Pregled

Rezultati inšpekcijskih pregledov Komisije navajajo več težav v zvezi z izvajanjem uredb. V letnih poročilih in drugih informacijah držav članic in panoge so bile opredeljene podobne težave. Glavne težave so:

- **nejasnost ali pretežavne zahteve** v sedanji zakonodaji;
- razlike med zahtevami držav članic, ki vodijo do **pomanjkanja usklajenosti** po celotni Skupnosti;
- pomanjkanje **preglednosti** in pravičnega **pregleda**;
- vtis, da se **operativnih zahtev** ne upošteva dovolj;
- pomanjkanje **standardizacije** glede tehnoloških zahtev;
- razlike med zahtevami Skupnosti in zahtevami **tretjih držav**, zlasti ZDA; in

⁴ Uredba Komisije (ES) št. 1217/2003 o določitvi skupnih zahtev za nacionalne programe obvladovanja kakovosti na področju varnosti civilnega letalstva, UL L 169, 8.7.2003, str. 44.

⁵ Primer Luksemburga je rešen. Primer Slovaške je bil rešen glede akcijskega načrta.

- prekomerna obremenitev virov držav članic, ki izhaja iz **podvajanja zahtev**, zlasti v povezavi z različnimi inšpekcijskimi ureditvami (ICAO in TSA, poleg EU)

V letu 2007 je bilo veliko prizadevanj za rešitev teh vprašanj, njihove cilj pa je bil predvsem olajšati pretok potnikov čez letališča Skupnosti in ublažiti obremenitev za panogo, ne da bi bili pri tem ogroženi varnostni standardi.

6. Regulativni razvoj

6.1 Program za leto 2007

V letu 2007 je bil oblikovan obsežen program za nadaljnji razvoj zakonodaje, vključno z:

- drugo obravnavo in pravno fazo sprejetja okvirne uredbe za nadomestitev Uredbe št. 2320/2002⁶;
- nadaljnjim razvojem načrtovane nove izvedbene uredbe za nadomestitev Uredbe Komisije št. 622/2003⁷;
- nadaljnjo pripravo novih besedil za nadomestitev uredb št. 1217/2003 (nacionalni nadzor kakovosti) in št. 1486/2003 (inšpekcijski pregledi Komisije v državah članicah);
- novim slojem zakonodaje, ki daje Evropskemu parlamentu več pooblastil za preglede izvajanja zakonodaje na področju varnosti letalstva;
- sporazumom o tehničnih standardih za projekcijo slike nevarnega predmeta ter
- pregledom in spremembo zakonodaje, ki obravnava nevarnost tekočih eksplozivov (velikost ročne prtljage, sporazumi s tretjimi državami).

6.2 Novi pravni okvir in izvedbena zakonodaja: boljša pravna ureditev

Na podlagi predloga Komisije iz septembra 2005 so Svet, Parlament in Komisija v letu 2007 nadaljevali razpravo o novi okvirni uredbi na podlagi postopka sprave. Dogovor je bil končno dosežen v začetku leta 2008. Komisija je ob predvidevanju sprejetja te uredbe in v sodelovanju z državami članicami v odboru za varnost letalstva, ustanovljenem v skladu s členom 9 Uredbe št. 2320/2002, nadaljevala s pripravo nove izvedbene zakonodaje in pripravila začetne osnutke skoraj vseh poglavij. Ti so bili zasnovani posebej z namenom pojasnitve že obstoječih določb in odstranitve zahtev, ki ne veljajo več za potrebne ali ustrezne, da se s tem olajša izvajanje zakonodaje.

Odbor za varnost letalstva se je od januarja do decembra 2007 sestal osemkrat, podpiralo pa ga je več delovnih skupin. Poleg tega je bilo še osem srečanj svetovalne interesne skupine za varnost letalstva (SAGAS), na katerih so lahko predstavniki panoge svoja mnenja izmenjali s Komisijo in državami članicami. Klavzula, s katero je bil navedeni odbor interesnih skupin

⁶ Medtem sprejeta kot Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008, UL L 97, 9.4.2008, str. 72.

⁷ Uredba Komisije (ES) št. 622/2003 o določitvi ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varnost letalstva, UL L 89, 5.4.2003, str. 9.

dokončno oblikovan, je bila zapisana v novi okvirni uredbi, ki vključuje tudi zavezo po nadaljnji obravnavi vprašanja financiranja varnosti.

6.3 *Nadzor kakovosti – večje usklajevanje*

Priprava revizij uredb št. 1217/2003 in št. 1486/2003 (obe izvajata Uredbo št. 2320/2002) se je nadaljevala na srečanjih delovnih skupin vse leto 2007, njen namen pa je bil doseči doslednejše izvajanje po celotni Skupnosti in vključiti v zakonodajo najboljše prakse. To naj bi olajšalo prihodnji razvoj enkratnega varnostnega pregleda, tako znotraj kot tudi zunaj Skupnosti.

6.4 *Parlamentarni nadzor in javne informacije – večja preglednost*

Medtem ko Evropsko sodišče še obravnava zadevo C-345/06 (Heinrich)⁸, sta Komisija in Odbor pregledala obstoječo zakonodajo, da bi ugotovila, kateri elementi se lahko pojavijo v javnosti, ne da bi bila pri tem ogrožena varnost. Razpravljala sta o ustreznem osnutku uredbe in skušala bosta ugotoviti, kako bi bilo možno v prihodnosti doseči najboljše ravnovesje med preglednostjo in zaščito pred nevarnostjo. To bo pomenilo, da imajo potniki dostop do največje možne količine informacij, še preden se vkrcajo na letalo.

6.5 *Tehnični standardi – povečanje standardizacije*

V letu 2007 je bil dosežen dogovor o novi uredbi o standardih za projekcijo slike nevarnega predmeta (TIP), čeprav ta ni bila objavljena v Uradnem listu do januarja 2008⁹ (TIP je sistem, ki je oblikovan z namenom izboljšanja in spremljanja dela osebja, ki sodeluje pri pregledu ročne prtljage).

6.6 *Tekočine in postopek pregleda – redni pregled in sodelovanje s tretjimi državami*

Uredba št. 1546/2006¹⁰, ki uvaja ukrepe za obravnavanje nevarnosti tekočih eksplozivov, se pregleda vsakih šestih mesecev, in sicer z namenom omilitve zahtev, ko je na voljo nova tehnologija. V tej zvezi je bila predlagana omejitev velikosti ročne prtljage najprej odložena, potem pa odpravljena ob upoštevanju sklepnih ugotovitev, do katerih je prišla tehnična delovna skupina Evropske konference civilnega letalstva po preskusih, ki jih je izvedla v imenu Komisije.

Ukrepi, potrebni za reševanje težav, ki jih tranzitnim potnikom iz tretjih držav povzročajo omejitve glede tekočin, so bili sprejeti tudi prek uredb št. 915/2007¹¹ in št. 1477/2007¹², ki določata, da Skupnost priznava varnostne ukrepe, ki se izvajajo na letališčih tretjih držav.

⁸ UL C 281, 18.11.2006, str. 19.

⁹ Uredba Komisije (ES) št. 23/2008 z dne 11. januarja 2008 o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 622/2003 o določitvi ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varnost letalstva, UL L 9, 12.1.2008, str. 12.

¹⁰ Uredba Komisije (ES) št. 1546/2006 z dne 4. oktobra 2006 o spremembi Uredbe (ES) št. 622/2003 o določitvi ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varnost letalstva, UL L 286, 17.10.2006, str. 6.

¹¹ Uredba Komisije (ES) št. 915/2007 z dne 31. julija 2007 o spremembi Uredbe (ES) št. 622/2003 o določitvi ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varnost letalstva, UL L 200, 1.8.2007, str. 3.

Poleg tega je Komisija začela skupaj z državami članicami izdelovati načrt (predviden je postopen dvoletni proces) za omilitev omejitev glede tekočin, in sicer z določitvijo standardov za novo tehnologijo pregledovanja in njeno uvedbo.

7. Preskusi opreme in študije

7.1 Preskusi – iskanje novih rešitev

Na podlagi Uredbe št. 65/2006¹³ države članice, ki želijo izvajati preskuse nove opreme ali postopkov, to lahko delajo v omejenem časovnem obdobju po priglasitvi in prejemu soglasja Komisije in Odbora. Ta postopek se uporablja samo v primeru, ko oprema ali postopki, ki se preskušajo, nadomeščajo tiste, ki so določeni v evropski zakonodaji (države članice lahko seveda kadar koli izvajajo preskuse opreme ali metod, če te *dopolnjujejo* tiste, ki jih vključujejo uredbe).

Med letom 2007 se je število preskusov povečalo, vključno z uporabo telesnih skenerjev (milimetrski val in bralnik) ter psov. Na koncu poskusnega obdobja bo Komisija odločila, ali naj se nova metoda vključi v zakonodajo EU. Zelo možno je, da se bo to kmalu zgodilo pri opremi za skeniranje telesa, kar naj bi znatno olajšalo pretok potnikov čez točke pregleda, prav tako pa tudi dvignilo standarde.

7.2 Študije – določanje težav, predlaganje rešitev

Poleg navedenih preskusov se je v letu 2007 nadaljevalo več študij, ki jih je sponzorirala Komisija, zlasti tiste, ki proučujejo uporabo psov slednikov, dejavnike, ki vplivajo na delo varnostnega osebja in pojem „registriranega potnika“. Interesne skupine zdaj proučujejo poročila, ki bodo morda podlaga za prihodnjo izvedbeno zakonodajo.

Komisija si še naprej prizadeva, da je v celoti obveščena o raziskavah, ki jih izvajata panoga in tehnična delovna skupina Evropske konference civilnega letalstva glede testiranja tekočin, da bi zakonodaja lahko dopuščala uvedbo navedene nove tehnologije takoj, ko bo dovolj razvita za uporabo na letališčih.

Poleg tega je Komisija nadaljevala z oblikovanjem podatkovne baze, da bi pomagala panogi zračnega prevoza tovora z zagotovitvijo sistema, ki omogoča hitro preverjanje varnostnega statusa glavnih subjektov gospodarske panoge – registriranih agentov in znanih pošiljateljev.

8. Napredek pri tretjih državah

8.1 Razvijanje enkratnega varnostnega pregleda s tretjimi državami

V skladu s členom 10 Uredbe št. 2320/2002 mora Komisija proučiti možnost razvoja globalnega enkratnega varnostnega pregleda. To pomeni, da se lahko koncept Skupnosti o tem, da vsaka država članica priznava varnostne ukrepe, ki se izvajajo v drugi (tako da na primer potnikom ni treba še enkrat skozi pregled med prestopanjem na let na drugem letališču

¹² Uredba Komisije (ES) št. 1477/2007 z dne 13. decembra 2007 o spremembi Uredbe (ES) št. 622/2003 o določitvi ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varnost letalstva, UL L 329, 13.12.2007, str. 22.

¹³ Uredba Komisije (ES) št. 65/2006 z dne 13. januarja 2006 o spremembi Uredbe (ES) št. 622/2003 o določitvi ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varnost letalstva, UL L 11, 17.1.2006, str. 4.

v EU), lahko razširi na tretje države. O navedenem vzajemnem priznavanju ukrepov se lahko dogovori le v primeru, ko lahko tretja država dokaže, da ima enakovreden pristop k varnosti letalstva, kot ga določajo uredbe EU. Prednost imajo napredni sporazumi, ki bi panogi in potnikom zagotovili resnične koristi, to so tisti, ki zadevajo velik promet, npr. ZDA.

Komisija je dejavna na več forumih in je pripravila način za tesnejše sodelovanje glede varnosti, zlasti z dvostranskimi razpravami z ZDA in ICAO. Ta pogajanja so že prinesla številne resnične izboljšave za potnike in države članice zaradi zmanjšanja ponovnih pregledov in zunajteritorialnih zahtev (na primer ZDA je ukinila zahtevo za pregled prtljage v zadnjem kraju vzletanja in zdaj priznava Skupnost kot enoten blok, ameriška agencija za varnost transporta in ICAO pa bosta ob priznavanju stroge ureditve Skupnosti verjetno zmanjšali število inšpekcijskih pregledov, ki jih opravljata v EU).

Zaradi spodbudnega napredka in dodatnih spodbud, ki izhajajo iz pomislekov tretjih držav glede nedavnih omejitev tekočin, so dogovori o tesnejšem sodelovanju z državami, ki niso članice EU, zdaj visoko na dnevnem redu Komisije.

8.2 *Tekoči eksplozivi – tranzitni potniki*

Pomisleki, ki so povezani z možno teroristično uporabo tekočih eksplozivov, so dodatno otežili pot potnikom, ki prihajajo iz tretjih držav in prestopajo na letališčih Skupnosti, pa tudi potnikom iz Skupnosti, ki prestopajo na letališčih nekaterih tretjih držav. Komisija si je zato zadala osrednjo vlogo tako pri razvoju mednarodne zakonodaje za obravnavanje sedanje nevarnosti kot tudi pri iskanju kratkoročnih in dolgoročnih rešitev, ki bi olajšale pretok potnikov na letališčih, pri čemer bi se ohranila ustrezna stopnja varnosti. To je vodilo do sprejetja uredbe, ki dovoljuje, da je prodaja brezcarinskih tekočin na singapurskem letališču Changi izvzeta iz nadaljnjih pregledov med tranzitom na letališčih EU. Razprave glede podobnih ureditev potekajo z več drugimi državami, vendar uveljavljenost na splošno ni prav obetavna, kar nakazuje, da je nedvomno treba najti nove rešitve.

9. **Prihodnji ukrepi**

Komisija ima jasen delovni program za leto 2008:

- dokončati novo izvedbeno zakonodajo;
- poiskati boljše načine za obravnavanje nevarnosti, ki jo pomenijo tekoči eksplozivi;
- proučiti najprimernejši pristop k financiranju varnosti letalstva;
- nadaljevati s programom inšpekcijskih pregledov (tudi z vključitvijo opazovalcev v nekatere inšpekcijske preglede v ZDA);
- uvesti nove tehnične standarde;
- pomagati državam članicam pri izboljšanju in usklajevanju nacionalnih programov nadzora kakovosti;
- analizirati rezultate študij in
- nadaljevati z dogovori s tretjimi državami.

Ker mora biti varnost vedno na prvem mestu, bodo aktivno vključevanje interesnih skupin, stroga presoja novih predlogov in redni pregledi obstoječe zakonodaje zagotovili, da se bo ta program razvijal ob popolnem upoštevanju praktičnih vidikov in pridobljenih izkušenj.

SKLEP

Napredek, dosežen od leta 2002, je precejšen. Prihodnji program bo temeljil na teh dosežkih ter še povečal varnost na letih v Skupnost in iz nje, poleg tega bo ščitil interese Skupnosti in ohranjal zaupanje javnosti v sistem zračnih prevozov. Vodil bo do višje in pomembnejše stopnje v razvoju celovite ureditve varnosti zračnega prevoza ob popolnem upoštevanju potreb potnikov in panoge. V mnogih pogledih ima Evropa v svetu vodilno vlogo pri določanju standardov varnosti letalstva in za to si mora prizadevati še naprej.

PRILOGA
Inšpekcijski pregledi Komisije, stanje 31. decembra 2007

Država članica	Število inšpekcijskih pregledov 2004–12/2006 (vključno s kontrolnimi pregledi)	Število inšpekcijskih pregledov 01/2007–12/2007 (vključno s kontrolnimi pregledi)	Skupno število inšpekcijskih pregledov 2004–2007 (vključno s kontrolnimi pregledi)
Avstrija	5	1	6
Belgija	3	1	4
Bolgarija		1	1
Ciper	3	1	4
Češka	2	1	3
Danska	4	1	5
Estonija	2	1	3
Finska	4		4
Francija	6	1	7
Nemčija	6	2	8
Grčija	6	2	8
Madžarska	2		2
Irska	4	1	5
Italija	5	2	7
Latvija	3		3
Litva	3		3
Luksemburg	2	2	4
Malta	2		2
Nizozemska	3	1	4
Poljska	4	1	5
Portugalska	3		3
Romunija		1	1

Slovaška	2	1	3
Slovenija	3	0	3
Španija	4	2	6
Švedska	3	2	5
Združeno kraljestvo	4	3	7
Švica ¹⁴	1		1
SKUPNO	89	28	117

Inšpekcijski pregledi Nadzornega organa EFTA, stanje 31. decembra 2007

Država EGP EFTA	Število inšpekcijskih pregledov 2005–12/2006 (vključno s kontrolnimi pregledi)	Število inšpekcijskih pregledov 01/2007–12/2007 (vključno s kontrolnimi pregledi)	Skupno število inšpekcijskih pregledov 2004–2007 (vključno s kontrolnimi pregledi)
Islandija	2	2	4
Norveška	9	10	19
SKUPNO	11	12	23

¹⁴ Komisija je na podlagi dvostranskega sporazuma med Evropsko unijo in Švico pooblaščen za izvajanje inšpekcijskih pregledov v Švici.