



## ORO TRANSPORTAS. CIVILINĖS AVIACIJOS SAUGUMAS

Aviacijos saugumas (nepainioti su aviacijos sauga<sup>[1]</sup>) diegiamas siekiant užkirsti kelią piktavaliams veiksams orlaivių, jų keleivių ir įgulos atžvilgiu. Po baisių 2001 m. išpuolių ES priėmė saugumo taisyklių rinkinį civilinei aviacijai apsaugoti. Siekiant atsižvelgti į įvairią besiformuojančią riziką šios taisyklės nuolat atnaujinamos. Valstybės narės pasilieka teisę taikyti griežtesnes priemones.

### TEISINIS PAGRINDAS

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 2 dalis.

### TIKSLAI

Aviacijos saugumo tikslas – užkirsti kelią neteisėto trukdymo veiksams, pirmiausia užtikrinant, kad į orlaivius nepatektų grėsmę keliančių daiktų, pvz., ginklų ir sprogmenų. Ši tema aptariama jau ne vieną dešimtmetį, o po 2001 m. rugsėjo mėn. teroristų išpuolių ji kelia labai didelį rūpestį. Nuo to laiko visame pasaulyje – nacionaliniu mastu, tarptautiniais bendradarbiavimo susitarimais arba per Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją<sup>[2]</sup> (ICAO), pagal Čikagos konvencijos 17 priedą ir pasitelkiant su ja susijusią Visuotinę saugumo audito programą<sup>[3]</sup> (USAP) – gerokai išplėsta šios srities reguliavimo sistema. Europos Sąjunga savo ruožtu parengė deramą politiką, kuri, siekiant atsižvelgti į įvairią besiformuojančią riziką, pavojus ir technologinius pokyčius, nuolat atnaujinama.

### LAIMĖJIMAI

Po 2001 m. teroristų išpuolių buvo priimtas Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002<sup>[4]</sup> siekiant apsaugoti civilinę aviaciją ir suformuoti pagrindą valstybėms narėms bendrai aiškinti Čikagos konvencijos 17 priedą. 2008 m. kovo mėn. šis reglamentas buvo pakeistas Reglamentu (EB) Nr. 300/2008<sup>[5]</sup>.

[1]Aviacijos sauga susijusi su orlaivių projektavimu, gamyba, technine priežiūra ir eksploatavimu (žr. 3.4.9).

[2]Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) yra specializuota Jungtinių Tautų organizacija, įkurta pagal 1944 m. gruodžio 7 d. pasirašytą Tarptautinės civilinės aviacijos konvenciją (taip pat žinomą kaip Čikagos konvencija), kurios susitariančiosioms šalims šiuo metu priklauso 191 valstybė. ICAO pateikia „standartus ir rekomenduojamą praktiką“, kurių vykdymą turi užtikrinti susitariančiosios šalys, tačiau nėra privalomo mechanizmo, kuriuo būtų užtikrintas tinkamas jų taikymas.

[3]Čikagos konvencijos 17 priede nustatyti standartai ir rekomenduojama praktika tarptautinio oro transporto saugumui užtikrinti. 2002 m. inicijuota Visuotinė saugumo audito programa (USAP) siekiant stebėti, kaip ICAO susitariančiosios šalys laikosi šių standartų.

[4]OL L 355, 2002 12 30, p. 1.

[5]OL L 97, 2008 4 9, p. 72.



Šį reglamentą Parlamentas ir Taryba priėmė siekdami nustatyti bendrąsias taisykles ir pagrindinius aviacijos saugumo standartus, taip pat priežiūros, kad būtų laikomasi priimtų įsipareigojimų, sistemas. Jį papildo tam tikri reglamentai (bendrosios priemonės, kuriomis papildomi bendrieji pagrindiniai standartai arba išsamios priemonės, reikalingos tiems standartams įgyvendinti<sup>[6]</sup>), kuriuos Komisija priėmė taikydama reguliavimo procedūrą su tikrinimu. Pažymėtina, kad įgyvendinimo taisyklės, kuriose esama „slaptos saugumo informacijos“, neskelbiamos. ES reguliavimo sistema grindžiama privalomais bendraisiais standartais ir šiais pagrindiniais principais:

- kiekviena valstybė narė atsako už skrydžių, vykdomų iš savo teritorijos, saugumą („Priimančiosios valstybės atsakomybė“, kaip nustatė ICAO);
- prieš įsodinimą visi keleiviai, darbuotojai ir bagažas turi būti patikrinami; kroviniai, paštas ir skrydžio reikmenys turi būti patikrinti prieš juos pakraunant į orlaivį, išskyrus atvejus, kai jiems jau taikyta derama saugumo kontrolė;
- valstybės narės išlaiko teisę taikyti griežtesnes saugumo priemones, jeigu mano, kad tai reikalinga.

ES reguliavimo sistema apima visas oro transporto grandinės sudedamąsias dalis, galinčias daryti poveikį orlaivio ir (arba) infrastruktūros saugumui. Ši sistema apima oro uostą, orlaivį, keleivius, bagažą, krovinius, oro uosto ir skrydžio reikmenis, saugumo darbuotojus ir įrangą. ES taisyklės taikomos visiems civilinei aviacijai naudojamiems Sąjungos oro uostams, operatoriams, teikiantiems paslaugas šiuose oro uostuose, įskaitant oro vežėjus, ir visiems kitiems subjektams, „taikantiems aviacijos saugumo standartus“ ir tiekiantiems prekes arba teikiantiems paslaugas šiems oro uostams arba per juos<sup>[7]</sup>. Vis dėlto taikomi saugumo standartai turi būti proporcingi atitinkamam orlaiviui, operacijai ir (arba) eismui.

Šioje srityje kiekviena valstybė narė paskiria vieną bendrą instituciją, atsakingą už aviacijos saugumo teisės įgyvendinimo koordinavimą ir kontrolę, ir parengia bei įgyvendina nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą (joje nustatomos visų atitinkamų operatorių vykdytinos taisyklės ir pareigos). Valstybės narės taip pat parengia ir įgyvendina nacionalinę kokybės kontrolės programą (joje nustatomas operatorių atitikties lygis ir numatomos priemonės trūkumams ištaisyti), taiko nuobaudas už pažeidimus ir bendradarbiauja su Komisija atlikdamos patikrinimus, ar laikomasi ES aviacijos saugumo taisyklių. Atitinkami operatoriai turi parengti ir įgyvendinti saugumo programą, kad užtikrintų atitiktį ES teisei, ir valstybės narės, kurioje jie veikia, nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą. Komisija, bendradarbiaudama su nacionalinėmis institucijomis, atsakingomis už aviacijos saugumą (šios institucijos irgi tikrinamos), ir siekdama kontroliuoti, kaip įgyvendinama ES teisė, atlieka oro uostų ir operatorių patikrinimus iš anksto neįspėjus.

Nuo 2014 m. liepos mėn. vežėjai, norintys įvežti krovinius į ES iš ES nepriklausančio oro uosto, turi laikytis ACC3 programos, kad būtų užtikrinama, jog šie kroviniai

---

[6]Reglamentu (ES) Nr. 2015/1998 konsoliduojamos išsamios priemonės bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti.

[7]ES aviacijos saugumo taisyklės taip pat taikomos Norvegijai, Islandijai, Lichtenšteiui ir Šveicarijai.



fiziškai patikrinti pagal ES standartus. Dėl to prireikus kompetentingos valstybių narių institucijos trečiųjų valstybių oro uostuose vykdo patikrinimus vietoje.

Siekdama palengvinti oro transporto sąlygas, Komisija gali pripažinti trečiųjų šalių aviacijos saugumo standartų lygiavertiškumą, kaip ji tai padarė JAV, Kanados ir keleto kitų ES nepriklausančių valstybių atveju. Be to, nuo 2012 m. birželio mėn. ES ir JAV pripažįsta viena kitos oro transportu vežamų krovinių saugumo sistemą, nepriklausomai nuo to, ar krovins gabenamas krovininiais ar keleiviniais lėktuvais. Todėl oro vežėjams, vežantiems krovinius tarp ES ir JAV, nereikia taikyti jokių papildomų ES arba JAV reikalavimų.

Pagal dabartinę teisės aktų sistemą valstybėms narėms paliekama teisė nuspręsti, kaip dengiamos aviacijos saugumo išlaidos. 2009 m. Komisija pasiūlė direktyvą, kuria siekiama užtikrinti, kad būtų taikomi pagrindiniai principai, pvz., sąsaja su sąnaudomis ir oro vežėjų ar keleivių nediskriminavimas<sup>[8]</sup>. Tačiau šiame pasiūlyme nepareikšta pozicijos dėl pagrindinio klausimo: viešojo finansavimo ir principo „moka vartotojas“ santykio – kas moka už saugumą, bus nustatoma taikant subsidiarumo principą. Teisėkūros institucijai nepatvirtinus šio pasiūlymo Komisija 2015 m. jį atšaukė.

## EUROPOS PARLAMENTO VAIDMUO

Europos Parlamentas visada laikėsi požiūrio, kad civilinės aviacijos saugumas yra vienas iš pagrindinių ES rūpesčių, ir pritarė, kad būtų nustatyta griežta ir veiksminga sistema, kuria būtų užkirstas kelias bet kokiems teroristų išpuoliams ir jų būtų išvengta. Tai darydamas Parlamentas taip pat pabrėžė, kokios svarbios piliečių pagrindinės teisės ir kad reikia sukurti aviacijos saugumo gerinimo priemonių ir griežtų pakankamų privatumo, asmens orumo ir piliečių sveikatos apsaugos nuostatų pusiausvyrą.

Pavyzdžiui, 2008 m. spalio 23 d. rezoliucija Parlamentas privertė Komisiją atsiimti ir pataisyti pasiūlymą dėl kūno skenerių, o 2011 m. birželio 1 d. pranešime primygtinai paragino saugumo patikroms nenaudoti jokios jonizuojančia spinduliuote pagrįstos technologijos ir rekomendavo naudoti tik menamus kūno atvaizdus, o atitinkamų duomenų nelaikyti ir nesaugoti. 2011 m. lapkričio mėn. priimti teisės aktai dėl kūno skenerių<sup>[9]</sup> šiuos kriterijus atitinka.

Apskritai Parlamentas mano, kad aviacijos saugumo sektoriuje komiteto procedūra netinka, bent jau priemonėms, turinčioms poveikį piliečių teisėms. Todėl 2011 m. birželio mėn. pranešime Parlamentas raginamas visapusiškai dalyvauti taikant bendro sprendimo procedūrą (tačiau kol kas dar nedalyvauja).

Saugumo priemonių finansavimo klausimu Parlamentas mano, kad iš saugumo mokesčių turėtų būti dengiamos tik saugumo išlaidos ir kad valstybės narės, taikančios griežtesnes priemones, turėtų padengti atitinkamas papildomas išlaidas.

Atitinkami Europos Parlamento sprendimai:

---

[8] [COM\(2009\)0217](#).

[9] Komisijos reglamentai (ES) Nr. 1141/2011 (OL L 293, 2011 11 11) ir (ES) Nr. 1147/2011 (OL L 294, 2011 11 12).



- 2008 m. spalio 23 d. rezoliucija dėl susisiekimu oru saugumo užtikrinimo priemonių ir kūno skaitytuvų poveikio žmogaus teisėms, privatumui, asmens orumui ir duomenų apsaugai<sup>[10]</sup>;
- 2010 m. gegužės 5 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl aviacijos saugumo rinkliavų<sup>[11]</sup>;
- 2011 m. liepos 6 d. pranešimas dėl aviacijos saugumo, ypač atkreipiant dėmesį į kūno skenerius<sup>[12]</sup>.

Esteban Coito  
05/2019

---

[10]OL C 15 E, 2010 1 21, p. 71.

[11]OL C 81 E, 2011 3 15, p. 164.

[12]OL C 33 E, 2013 2 5, p. 125.

