



GAISA TRANSPORTS: CIVILĀS AVIĀCIJAS DROŠĪBA

Aviācijas drošība (jāievēro, ka šis jēdziens nenozīmē to pašu, ko “aeronavigācijas drošība”^[1]) nozīmē novērst ļaunprātīgas darbības, kas varētu apdraudēt gaisa kuģus, pasažierus un apkalpi. Pēc baisajiem 2001. gada uzbrukumiem Eiropas Savienība pieņēma drošības noteikumu kopumu civilās aviācijas aizsardzībai. Šie noteikumi tiek regulāri atjaunināti, lai vērstos pret jauniem riskiem. Dalībvalstis ir tiesīgas piemērot vēl stingrākus pasākumus.

JURIDISKAIS PAMATS

Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punkts.

MĒRĶI

Aviācijas drošības mērķis ir novērst nelikumīgas iejaukšanās darbības, galvenokārt nepieļaujot bīstamu priekšmetu, kā ieroču un sprāgstvielu, nokļūšanu gaisa kuģos. Šim jautājumam darba kārtībā jau gadu desmitiem bija piešķirta prioritāra nozīme, taču pamatu īpaši lielām bažām deva 2001. gada septembrī piedzīvotie teroristu uzbrukumi. Kopš tā laika tiesiskais regulējums šajā jomā visā pasaulē ir ticis ievērojami paplašināts, tam notiekot vai nu valstu līmenī, vai arī īstenojot starptautisku sadarbību un slēdzot starptautiskus nolīgumus; ar šo jautājumu nodarbojas arī Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (ICAO)^[2], un tas risināts Čikāgas konvencijas 17. pielikumā un ar to saistītajā Universālajā drošības kontroles programmā (USAP)^[3]. Arī Eiropas Savienība ir izstrādājusi pienācīgu politiku, kas regulāri tiek atjaunināta, lai vērstos pret jauniem riskiem un apdraudējumiem, kā arī ņemtu vērā tehnoloģiju pārmaiņas.

SASNIEGUMI

Pēc 2001. gada septembrī notikušajiem teroristu uzbrukumiem tika pieņemta Regula (EK) Nr. 2320/2002^[4], kuras mērķis bija aizsargāt civilo aviāciju un nodrošināt

[1]Jēdziens “aeronavigācijas drošība” ir saistīts ar gaisa kuģu projektēšanu, ražošanu, uzturēšanu un ekspluatāciju (sk. 3.4.9.).

[2]Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (ICAO) ir Apvienoto Nāciju Organizācijas specializētā aģentūra, kas izveidota ar 1944. gada 7. decembrī parakstīto Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju (dēvēta arī par Čikāgas konvenciju); patlaban Konvencijai ir pievienojusies 191 valsts. ICAO jo īpaši nosaka Konvencijas dalībvalstīs īstenojamus standartus un ieteicamo praksi, taču nepastāv saistošs mehānisms, kas garantētu to pienācīgu piemērošanu.

[3]Čikāgas konvencijas 17. pielikumā ir izklāstīti standarti un ieteicamā prakse starptautiskās gaisa satiksmes drošības aizsardzībai. 2002. gadā tika uzsākta Universālā drošības kontroles programma (USAP), lai uzraudzītu minēto standartu ievērošanu ICAO dalībvalstīs.

[4]OV L 355, 30.12.2002., 1. lpp.



dalībvalstīm pamatu vienotai Čikāgas konvencijas 17. pielikuma interpretācijai. Šī regula 2008. gada martā tika aizstāta ar Regulu (EK) Nr. 300/2008^[5].

Regulu (EK) Nr. 300/2008 Eiropas Parlaments un Padome pieņēma, lai izveidotu kopīgus noteikumus un pamatstandartus aviācijas drošības jomā, kā arī mehānismus to ievērošanas uzraudzībai. To papildina vairākas Eiropas Komisijas regulas (kopīgos pamatstandartus papildinoši vispārēji pasākumi vai sīki izstrādāti pasākumi minēto standartu īstenošanai^[6]), kas pieņemtas saskaņā ar komitoloģijas procedūru. Jāpiebilst, ka īstenošanas noteikumus, kuri ietver neizpaužamu drošības informāciju, npublicē. ES tiesiskais regulējums ir balstīts uz saistošiem kopīgiem standartiem un šādiem pamatprincipiem:

- katra dalībvalsts ir atbildīga par drošību lidojumos no lidostām, kas atrodas šīs dalībvalsts teritorijā (*ICAO* noteiktā “uzņemošās valsts atbildība”);
- pirms iekāpšanas lidmašīnā visiem pasažieriem, darbiniekiem un bagāžai tiek veiktas drošības caurskates; drošības caurskates pirms iekraušanas lidmašīnā piemēro arī kravai, pasta sūtījumiem un lidojumā nepieciešamajiem krājumiem, ja vien tiem nav veiktas citas pienācīgas drošības pārbaudes;
- dalībvalstīm ir tiesības piemērot vēl stingrākus drošības pasākumus, ja tās uzskata, ka tas ir nepieciešams.

ES tiesiskais regulējums attiecas uz visiem gaisa transporta sistēmas komponentiem, kuri var ietekmēt gaisa kuģa un/vai infrastruktūras drošību, proti, uz lidostu, gaisa kuģiem, pasažieriem, bagāžu, kravu, lidostās un lidojumā nepieciešamajiem krājumiem, drošības dienestu personālu un aprīkojumu. ES noteikumi attiecas uz visām Savienības lidostām, kuras darbojas civilās aviācijas jomā, visiem operatoriem, kuri sniedz pakalpojumus šajās lidostās, tostarp gaisa pārvadātājiem, un visiem pārējiem operatoriem, kuri piemēro aviācijas drošības standartus un piedāvā preces vai pakalpojumus lidostām vai pašās lidostās^[7]. Piemērojamos drošības standartus tomēr var samērīgi pielāgot attiecīgajam gaisa kuģim, lidojumam un gaisa satiksmei.

Šajā sakarībā katrai dalībvalstij ir jāieceļ viena iestāde, kas atbild par aviācijas drošības tiesību aktu īstenošanas koordināciju un uzraudzību, kā arī jāizstrādā un jāīsteno valsts civilās aviācijas drošības programma (kurā noteikti visu iesaistīto operatoru uzdevumi un pienākumi). Dalībvalstīm jāizveido un jāīsteno arī valsts kvalitātes kontroles programma (kuras mērķis ir konstatēt, kā operatori ievēro noteiktās prasības, un paredzēt pasākumus trūkumu novēršanai), jāuzliek sodi pārkāpumu gadījumos un jāsadarbojas ar Eiropas Komisiju, kad tā veic pārbaudes, uzraugot ES aviācijas drošības noteikumu ievērošanu. Attiecīgajiem operatoriem jāizstrādā un jāīsteno drošības programma, lai ievērotu ES tiesību aktu prasības un izpildītu mītnes dalībvalsts civilās aviācijas drošības programmu. Savukārt Eiropas Komisija sadarbībā ar dalībvalstu iestādēm, kuras atbildīgas par aviācijas drošību, bez iepriekšēja brīdinājuma veic pārbaudes lidostās un pārbauda operatorus (pārbaudītas tiek arī minētās dalībvalstu iestādes), lai uzraudzītu ES tiesību aktu īstenošanu.

[5]OV L 97, 9.4.2008., 72. lpp.

[6]Sīki izstrādātie pasākumi kopīgo pamatstandartu īstenošanai ir konsolidēti Regulā (ES) 2015/1998.

[7]ES aviācijas drošības noteikumi attiecas arī uz Norvēģiju, Islandi, Lihtenšteinu un Šveici.



No 2014. gada jūlija tiem gaisa pārvadātājiem, kuri vēlas nogādāt kravas no trešo valstu lidostām Eiropas Savienībā, ir jāievēro ACC3 programmas prasības, lai nodrošinātu, ka kravas caurskates tiek veiktas atbilstoši ES standartiem. Tādēļ attiecīgo dalībvalstu kompetentās iestādes vajadzības gadījumā veic pārbaudes uz vietas trešo valstu lidostās.

Lai atvieglotu gaisa satiksmi, Eiropas Komisija var atzīt par līdzvērtīgiem trešo valstu aviācijas drošības standartus. Patlaban šāds risinājums ir spēkā attiecībā uz ASV, Kanādu un dažām Eiropas valstīm, kas nav ES dalībvalstis. Turklāt no 2012. gada jūnija ES un ASV savstarpēji atzīst kravu gaisa pārvadājumu drošības režīmus gan kravas reisos, gan pasažieru reisos pārvadātām kravām. Līdz ar to gaisa pārvadātājiem, kuri pārvadā kravas starp ES un ASV, nav jāpiemēro ES vai ASV noteiktas papildu prasības.

Patlaban spēkā esošais tiesiskais regulējums ļauj dalībvalstīm pašām noteikt, kā tiek segtas aviācijas drošības izmaksas. Eiropas Komisija 2009. gadā nāca klajā ar priekšlikumu direktīvai, lai nodrošinātu zināmu pamatprincipu piemērošanu, piemēram, pārvadātāju vai pasažieru diskriminācijas nepieļaušanu un drošības nodevu saistību ar izmaksām^[8]. Tomēr šajā priekšlikumā nebija pausta nostāja attiecībā uz visai būtisko jautājumu par publisko finansējumu pretnostatījumā principam "maksā lietotājs", un jautājumu par to, kam jāsedz drošības izmaksas, bija paredzēts reglamentēt saskaņā ar subsidiaritātes principu. Tā kā likumdevējs minēto priekšlikumu neapstiprināja, Komisija to 2015. gadā atsauc.

EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Eiropas Parlaments vienmēr ir uzskatījis, ka civilās aviācijas drošība ir viens no prioritārajiem jautājumiem, kas Eiropas Savienībai jārisina, un ir atbalstījis stingras un iedarbīgas sistēmas izveidi teroristu uzbrukumu novēršanai un nepieļaušanai. Šajā sakarībā Parlaments turklāt akcentējis arī iedzīvotāju pamattiesību nozīmi, kā arī nepieciešamību līdzsvarot aviācijas drošības pilnveidošanas pasākumus ar stingriem un pienācīgiem pasākumiem, kuru mērķis ir aizsargāt iedzīvotāju privātumu, personas cieņu un veselību.

Piemēram, 2008. gada 23. oktobrī Parlaments pieņēma rezolūciju, uz kuru reaģējot, Eiropas Komisijai nācās atsaukt un grozīt priekšlikumu par ķermeņa skeneriem, savukārt 2011. gada 1. jūnija ziņojumā ir prasīts izslēgt no drošības caurskatēs izmantojamās tehnikas klāsta jebkāda veida tehniku, kas rada jonizējošo starojumu, un ieteikts izmantot tikai stilizētus attēlus un attiecīgos datus nesaglabāt un nearhivēt. 2011. gada novembrī pieņemtie tiesību akti par ķermeņa skeneriem^[9] atbilst šīm prasībām.

Parlaments principā uzskata, ka aviācijas drošības jomā nav piemēroti izmantot komitoloģijas procedūru, vismaz ne attiecībā uz tiem pasākumiem, kuri skar iedzīvotāju tiesības. Tādēļ ziņojumā, ko Parlaments pieņēma 2011. gada jūnijā, ir prasīts Parlamentu iesaistīt pilnībā, piemērojot koplēmuma procedūru, tomēr līdz šim tas vēl nav noticis.

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

[9] Komisijas Regula (ES) Nr. 1141/2011 (OV L 293, 11.11.2011.) un Komisijas Regula (ES) Nr. 1147/2011 (OV L 294, 12.11.2011.).



Attiecībā uz drošības pasākumu finansējumu Parlaments uzskata, ka drošības nodevas ir jāizmanto tikai drošības izmaksu segšanai un ka dalībvalstīm, kuras piemēro stingrākus pasākumus, pašām ir jāsedz ar tiem saistītās papildu izmaksas.

Eiropas Parlamenta lēmumi šajā jomā:

- 2008. gada 23. oktobra rezolūcija par aviācijas drošības pasākumu un ķermeņa skeneru ietekmi uz cilvēktiesībām, privātumu, personas cieņu un datu aizsardzību^[10];
- 2010. gada 5. maija normatīvā rezolūcija par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par aviācijas drošības nodevām^[11];
- 2011. gada 6. jūlija ziņojums par aviācijas drošību, īpaši drošības skeneru izmantošanu^[12].

Esteban Coito
05/2019

[10]OV C 15 E, 21.1.2010., 71. lpp.

[11]OV L 81 E, 15.3.2011., 164. lpp.

[12]OV C 33 E, 5.2.2013., 125. lpp.

