

**P6\_TA(2007)0142**

## **Civilinės aviacijos saugumo bendrosios taisyklės \*\*\*II**

**2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija dėl Tarybos bendrosios pozicijos siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių, panaikinanti Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 (14039/1/2006 – C6-0041/2007 – 2005/0191(COD))**

**(Bendro sprendimo procedūra: antrasis svarstymas)**

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į Tarybos bendrąją poziciją (14039/1/2006 – C6-0041/2007),
  - atsižvelgdamas į savo poziciją per pirmąjį svarstymą<sup>1</sup> dėl Komisijos pasiūlymo Europos Parlamentui ir Tarybai (COM(2005)0429)<sup>2</sup>,
  - atsižvelgdamas į EB sutarties 251 straipsnio 2 dalį,
  - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnį,
  - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto rekomendaciją antrajam svarstymui (A6-0134/2007),
1. pritaria bendrajai pozicijai su pakeitimais;
  2. paveda Pirmininkui perduoti Parlamento poziciją Tarybai ir Komisijai.

---

<sup>1</sup> Priimti tekstai, 2006 6 15, P6\_TA(2006)0267.

<sup>2</sup> Dar neskelbta OL.

**Europos Parlamento pozicija, priimta per antrąjį svarstymą 2007 m. balandžio 25 d. siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. .../2007 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių, panaikinanti Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>1</sup>,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos <sup>2</sup>,

kadangi:

---

<sup>1</sup> OL C 185, 2006 8 8, p. 17.

<sup>2</sup> 2006 m. birželio 15 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta *Oficialiajame leidinyje*), 2006 m. gruodžio 11 d. Tarybos bendroji pozicija (*OL C 70 E*, 2007 3 27, p. 21) ir 2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento pozicija.

- (1) Siekiant apsaugoti asmenis ir prekes Europos Sąjungoje, reikėtų užkirsti kelią neteisėtiems veiksams, **kurie kelia pavojų civilinės aviacijos saugumui**, civiliniuose orlaiviuose nustatant civilinės aviacijos apsaugos bendrąsias taisykles. Šio tikslo turėtų būti siekiama nustatant bendrąsias taisykles ir bendruosius pagrindinius standartus aviacijos saugumo srityje, taip pat jų laikymosi stebėsenos mechanizmus.
- (2) Civilinės aviacijos saugumo sumetimais pageidautina numatyti pagrindą vienodai aiškinti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 17 priedą.
- (3) 2002 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2320/2002, nustatantis civilinės aviacijos saugumo bendrąsias taisykles <sup>1</sup>, buvo priimtas dėl 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykių Jungtinėse Valstijose.
- (4) Reglamento (EB) Nr. 2320/2002 turinį reikėtų persvarstyti atsižvelgiant į sukauptą patirtį, o patį reglamentą panaikinti ir pakeisti šiuo reglamentu siekiant supaprastinti, suderinti ir aiškiau suformuluoti esamas taisykles bei padidinti saugumo lygius.
- (5) Atsižvelgiant į didesnio lankstumo poreikį priimant saugumo priemones ir procedūras, kad būtų galima tinkamai reaguoti į besikeičiančius rizikos įvertinimus ir sudaryti galimybes naudoti naujas technologijas, šiame reglamente turėtų būti nustatyti pagrindiniai principai, ką reikia padaryti siekiant apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veikslių nesileidžiant į techninius ir procedūrinius dalykus, kaip tie reikalavimai turi būti įgyvendinami.
- (6) Šis reglamentas turėtų būti taikomas oro uostams, naudojamiems civilinei aviacijai ir esantiems valstybės narės teritorijoje, operatoriams, teikiantiems paslaugas tokiuose oro uostuose, ir subjektams, tiekiantiems prekes ir (arba) teikiantiems paslaugas tokiuose oro uostuose arba per juos.

---

<sup>1</sup> OL L 355, 2002 12 30, p. 1. Reglamentas su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 849/2004 (OL L 158, 2004 4 30, p. 1).

- (7) Nepažeidžiant Konvencijos dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose (1963 m., Tokijas), Konvencijos dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu (1970 m., Haga) ir Konvencijos dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą (1971 m., Monrealis), šiame reglamente taip pat turėtų būti numatytos saugumo priemonės, taikomos Bendrijos oro vežėjų orlaiviuose ar skrydžių metu.
- (8) Kiekviena valstybė narė gali nuspręsti, ar orlaiviuose, registruotuose toje valstybėje narėje, ir oro vežėjų, turinčių tos valstybės narės išduotą licenciją, orlaiviuose turėtų būti skrydžio saugumą užtikrinančių pareigūnų.
- (9) Skirtingų tipų civilinės aviacijos srityse grėsmės lygis nebūtinai yra vienodas. Nustatant bendrus pagrindinius aviacijos saugumo standartus, reikia atsižvelgti į orlaivio dydį, naudojimo pobūdį ir (arba) skrydžių oro uostuose dažnumą, kad būtų galima leisti taikyti leidžiančias nukrypti nuostatas.
- (10) Valstybėms narėms taip pat turėtų būti leidžiama, remiantis rizikos įvertinimu, taikyti griežtesnes priemones nei nustatyta šiame reglamente. ***Tačiau reikėtų atskirti bendruosius pagrindinius standartus ir griežtesnes priemones, panašiai turėtų būti atskirtas ir jų finansavimas.***
- (11) Vykdant skrydžius iš valstybės narės oro uosto į tam tikrą trečiąją šalį ar per ją, trečiosios šalys gali reikalauti taikyti priemones, kurios skiriasi nuo nurodytų šiame reglamente. Tačiau, nepažeidžiant jokių dvišalių susitarimų, kurių Šalis yra Bendrija, Komisijai turėtų būti sudaryta galimybė išnagrinėti priemones, kurių reikalauja trečioji šalis, ***ir nuspręsti, ar valstybė narė, operatorius arba kitas susijęs subjektas gali ir toliau taikyti reikalaujamas priemones.***

- (12) Nors kiekvienoje valstybėje narėje aviacijos saugumu gali rūpintis dvi ar daugiau institucijų **ar subjektų**, kiekviena valstybė narė turėtų paskirti vieną instituciją, atsakingą **už saugumo** standartų įgyvendinimo koordinavimą ir stebėseną.
- (13) Siekiant apibrėžti atsakomybę už bendrų **pagrindinių standartų** įgyvendinimą ir nustatyti, kokias priemones šiuo tikslu turi taikyti operatoriai ir kiti subjektai, kiekviena valstybė narė turėtų parengti nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą. Be to, kiekvienas oro uosto operatorius, oro vežėjas ir kitas subjektas, **taikantis** aviacijos saugumo standartus, turėtų parengti, taikyti ir prižiūrėti saugumo programą, kad būtų laikomasi tiek šio reglamento, tiek bet kokios taikomos nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos.
- (14) Kad galėtų stebėti, kaip laikomasi šio reglamento ir nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos, kiekviena valstybė narė turėtų parengti nacionalinę civilinės aviacijos saugumo **lygio** tikrinimo programą ir užtikrinti jos įgyvendinimą.
- (15) Kad galėtų stebėti, kaip valstybės narės taiko šį reglamentą, ir teikti rekomendacijas, kaip padidinti aviacijos saugumą, Komisija turėtų atlikti patikrinimus, taip pat patikrinimus iš anksto neįspėjus.
- (16) Atsižvelgiant į tai, kad ateityje padidės Europos aviacijos saugos agentūros įgaliojimai, ši agentūra turėtų palaipsniui pradėti dalyvauti kontroliuojant, kaip laikomasi bendrųjų civilinės aviacijos saugumo nuostatų.**
- (17) Įgyvendinimo aktai, kuriais nustatomos bendrųjų **pagrindinių standartų** įgyvendinimo priemonės bei tvarka ir kuriuose yra neskelbtinos saugumo informacijos, taip pat Komisijos patikrinimų ataskaitos ir atitinkamų valdžios institucijų atsakymai turėtų būti laikomi „ES įslaptinta informacija“, kaip apibrėžta 2001 m. lapkričio 29 d. Komisijos sprendime 2001/844/EB, EAPB, Euratomas<sup>1</sup>, iš dalies keičiančiame jos darbo tvarkos taisykles. Tie dokumentai neturėtų būti skelbiami; juos galima pateikti tik teisėtai suinteresuotiems operatoriams ir subjektams.

---

<sup>1</sup> OL L 317, 2001 12 3, p. 1.

- (18) Šiam reglamentui įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimtos laikantis 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimo 1999/468/EB, nustatančio Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką<sup>1</sup>.
- (19) Konkrečiai Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai nustatyti sąlygas, kuriomis turėtų būti patvirtintos 4 straipsnio 5 dalyje ir 13 straipsnio 2 dalyje nurodytos priemonės. Kadangi tos priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies keisti neesminius šio reglamento elementus ar jį papildyti, jos turėtų būti priimamos taikant reguliavimo procedūrą su tikrinimu, numatytą Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje.
- (20) *Siekiant sudaryti galimybes atleisti nuo patikrinimo iš trečiosios šalies su persėdimu vykstančius keleivius ir netikrinti perkraunamo bagažo (tokia koncepcija žinoma „vienkartinio patikrinimo“ pavadinimu), taip pat leisti tokiu skrydžiu atvykusiems keleiviams būti kartu su patikrintais išvykstančiais keleiviais, reikia skatinti sudaryti Bendrijos ir trečiųjų šalių susitarimus, kuriais būtų pripažįstama, kad trečiojoje šalyje taikomi saugumo standartai yra lygiaverčiai Bendrijos standartams.*
- (21) Siekiama taikyti „vienkartinį patikrinimą“ visiems skrydžiams Europos Sąjungoje.
- (22) Šis reglamentas nepažeidžia aviacijos saugos taisyklių, įskaitant su pavojingų krovinių vežimu susijusias taisykles, taikymo.
- (23) *Už šio reglamento nuostatų pažeidimus turėtų būti numatytos sankcijos. Tos sankcijos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.*

---

<sup>1</sup> OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

- (24) Ministrų pareiškimas dėl Gibraltaro oro uosto, dėl kurio susitarta 2006 m. rugsėjo 18 d. Kordoboje įvykusiame Dialogo dėl Gibraltaro forumo pirmajame ministrų susitikime, pakeis 1987 m. gruodžio 2 d. Londone padarytą bendrą deklaraciją dėl Gibraltaro oro uosto, o visiškai jo laikymasis bus laikomas 1987 m. deklaracijos laikymusi.
- (25) ***Reikėtų apsvarstyti galimybę sukurti solidarumo priemonę, kuri leistų teikti paramą transporto sektoriuje įvykus didelį poveikį turintiems teroro aktams.***
- (26) Kadangi šio reglamento tikslų, būtent apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų ir numatyti Čikagoje pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 17 priedo vienodą aiškinimo pagrindą, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl šio reglamento masto ir poveikio tų tikslų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

## 1 straipsnis

### Tikslai

1. Šiuo reglamentu nustatomos civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veiksmų, **kurie kelia pavojų civilinės aviacijos saugumui**, bendrosios **taisyklės**.

Juo taip pat nustatomas Čikagoje pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 17 priedo **2002 m. balandžio mėn. varianto** vienodo aiškinimo pagrindas.

2. Priemonės 1 dalyje nurodytiems tikslams pasiekti yra šios:
  - a) bendrųjų aviacijos saugumo taisyklių ir standartų nustatymas;
  - b) jų laikymosi stebėsenos mechanizmai.

## 2 straipsnis

### Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas:
  - a) visiems **civilinei aviacijai naudojamiems** oro uostams arba oro uostų dalims, esantiems valstybės narės **teritorijoje**;
  - b) visiems operatoriams, įskaitant oro vežėjus, teikiantiems paslaugas a punkte nurodytuose oro uostuose,
  - c) visiems subjektams, taikantiems aviacijos saugumo standartus ir dirbantiems oro uosto patalpose ar už jų ribų ir tiekiantiems prekes ir (arba) teikiantiems paslaugas a punkte nurodytuose oro uostuose arba per juos.



2. Šio reglamento taikymas Gibraltaro oro uostui nepažeidžia tam tikrų Ispanijos Karalystės ir Jungtinės Karalystės teisinių nuostatų, susijusių su ginču dėl suverenių teisių į teritoriją, kurioje yra tas oro uostas.

### 3 straipsnis

#### Sąvokų apibrėžimai

Šiame reglamente:

- 1) „civilinė aviacija“ – bet kokia oro *transporto* veikla, *komercinė ir nekomercinė, reguliari ir nereguliari*, išskyrus valstybės orlaivių vykdomą oro susisiekimą, kaip nurodyta *1944 m. Čikagoje pasirašytos Konvencijos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos* 3 straipsnyje;
- 2) „aviacijos saugumas“ – priemonių ir žmogiškųjų bei materialinių išteklių visuma, skirta apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų, *kurie kelia pavojų civilinės aviacijos saugumui*;
- 3) „oro uostas“ – *tai specialiai orlaivių tūpimui, kilimui ir manevravimui pritaikyta žemės [ar vandens] teritorija, įskaitant papildomus įrenginius, kurie reikalingi šiems veiksams atlikti, orlaivių eismui ir paslaugoms užtikrinti, taip pat įskaitant įrenginius, reikalingus teikiant komercines oro susisiekimo paslaugas*;
- 4) „operatorius“ – asmuo, organizacija ar įmonė, užsiimanti ar besisiūlanti užsiimti oro susisiekimo veikla;
- 5) „oro vežėjas“ – oro susisiekimo įmonė, turinti galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti arba jos atitikmenį;

- 6) „Bendrijos oro vežėjas“ – oro vežėjas, turintis galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti, išduotą valstybės narės pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo<sup>1</sup>;
- 7) „subjektas“ – asmuo, organizacija ar įmonė, išskyrus operatorių;
- 8) „draudžiami daiktai“ – ginklai, sprogmenys ar kiti pavojingi prietaisai, daiktai ar medžiagos, kuriuos galima panaudoti neteisėtiems *pavojų saugumui keliantiems* veiksams atlikti;
- 9) „patikrinimas“ – techninių ar kitų priemonių, skirtų atpažinti ir (arba) aptikti draudžiamus daiktus, naudojimas;
- 10) „saugumo kontrolė“ – priemonių, kuriomis galima užkirsti kelią draudžiamiems daiktams patekti į orlaivį, naudojimas;
- 11) „patekimo kontrolė“ – priemonių, kuriomis gali būti užtikrinama, kad nebūtų įleidžiami pašaliniai asmenys ir (arba) transporto priemonės, naudojimas;
- 12) „kontroliuojamoji zona“ – oro uosto judėjimo laukas, gretimos teritorijos ir pastatai ar jų dalys, patekimas į kuriuos yra ribojamas;
- 13) „nekontroliuojamoji zona“ – oro uosto dalys, gretima teritorija ir pastatai ar jų dalys, kurie nepriklauso oro uosto kontroliuojamajai zonai;
- 14) „riboto patekimo zona“ – oro uosto kontroliuojamosios zonos dalys, į kurias ne tik ribojamas patekimas, bet ir *taikoma patekimo kontrolė*;

---

<sup>1</sup> OL L 240, 1992 8 24, p. 1.

- 15) „specialiais ženklais atskirta zona“ – zona, ***į kurią negali patekti visi visuomenės nariai ir kuri yra*** atskirta nuo riboto patekimo zonos arba nuo kitų oro uosto riboto patekimo zonų, jei specialiais ženklais atskirta zona yra kartu ir riboto patekimo zona;
- 16) „asmens patikrinimas“ – ***įrodomas*** asmens tapatybės patikrinimas, įskaitant galimos kriminalinės praeities ***ir žvalgybos duomenų patikrinimą***;
- 17) „su persėdimu vykstantys keleiviai, perkraunamas bagažas, kroviniai ar paštas“ – keleiviai, bagažas, kroviniai ar paštas, išvykstantys ne tuo orlaiviu, kuriuo atvyko;
- 18) „tranzitu vykstantys keleiviai, vežamas bagažas, kroviniai ar paštas“ – keleiviai, bagažas, kroviniai ar paštas, išvykstantys tuo pačiu orlaiviu, kuriuo jie atvyko, ***esant tam pačiam skrydžio numeriui***;
- 19) „potencialiai pavojingi keleiviai“ – deportuoti asmenys, keleiviai, laikomi nepageidautiniais dėl su imigracija susijusių priežasčių, arba teisėtai įkalinti asmenys;
- 20) „rankinis bagažas“ – bagažas, skirtas vežti orlaivio salone;
- 21) „bagažo skyriuje vežamas bagažas“ – bagažas, skirtas vežti orlaivio bagažo skyriuje;
- 22) „bagažo skyriuje vežamas orlaiviu vykstančių keleivių bagažas“ – registruotas tuo pačiu skrydžiu vykstančio keleivio bagažas, priimtas vežti orlaivio bagažo skyriuje;
- 23) „oro vežėjo paštas“ – paštas, kurio siuntėjas ir adresatas yra oro vežėjas;
- 24) „oro vežėjo medžiagos“ – medžiagos, kurių siuntėjas ir adresatas yra oro vežėjas arba kurias naudoja oro vežėjas;
- 25) „paštas“ – korespondencijos siuntos ir kiti ***daiktai, skirti*** pristatyti pašto ***paslaugų įmonėms, atsakingoms už jų pristatymą***, pagal Pasaulinės pašto sąjungos (UPU) nuostatas;

- 26) „kroviny“ – bet koks turtas, išskyrus bagažą, paštą, oro vežėjo paštą, oro vežėjo medžiagas ir orlaivio atsargas, skirtas vežti orlaiviu;
- 27) „reguliuojamas subjektas“ – oro vežėjas, atstovas, ekspeditorius ar kitas subjektas, užtikrinantis krovinio arba pašto saugumo kontrolę ***pagal šį reglamentą***;
- 28) „žinomas siuntėjas“ – siuntėjas, kuris siunčia krovinį arba ***paštą ir*** kurio taikomos procedūros atitinka pakankamas bendrąsias saugumo taisykles ir standartus, dėl kurių krovinį ar paštą galima vežti bet koku orlaiviu;
- 29) „patikimas siuntėjas“ – siuntėjas, kuris siunčia krovinį arba ***paštą ir*** kurio taikomos procedūros atitinka pakankamas bendrąsias saugumo taisykles ir standartus, dėl kurių tokį krovinį galima vežti tik krovininiams skirtu orlaiviu ***ir orlaiviu, vežančiu tik paštą***;
- 30) „orlaivio saugumo patikrinimas“ – orlaivio vidaus dalių, į kurias galėjo patekti keleiviai, bei bagažo skyriaus patikrinimas, siekiant aptikti draudžiamus daiktus arba nustatyti neteisėtą veiklą, ***kuri kelia pavojų orlaivio saugumui***;
- 31) „orlaivio saugumo nuodugnus patikrinimas“ – orlaivio vidaus ir prieinamų išorės dalių išsamus patikrinimas, siekiant aptikti orlaivyje draudžiamus daiktus ir nustatyti neteisėtą veiklą, ***kuri kelia pavojų orlaivio saugumui***;
- 32) „skrydžio saugumą užtikrinantis pareigūnas“ – valstybės ***narės*** įdarbintas asmuo, keliaujantis oro vežėjo, kuriam valstybė narė yra išdavusi licenciją, orlaiviu tam, kad apsaugotų tą orlaivį ir jame esančius asmenis nuo neteisėtos veiklos, ***kuri kelia pavojų skrydžiui***.

## 4 straipsnis

### Bendrieji pagrindiniai standartai

1. Taikytini bendrieji pagrindiniai civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veiksmų, *kurie kelia pavojų civilinės aviacijos saugumui*, standartai yra nustatyti priede.
2. ***Valstybės narės ir naudotojai pasidalija bendrųjų pagrindinių standartų, kurie apsaugo nuo neteisėtų veiksmų, taikymo išlaidas. Siekdama, kad niekaip nebūtų iškreipiama konkurencija tarp valstybių narių, oro uostų, oro vežėjų ir kitų su tuo susijusių Bendrijos subjektų, taip pat tarp valstybių narių ir trečiųjų šalių, Komisija nedelsdama pateikia pasiūlymą įdiegti vienodus šių saugumo priemonių finansavimo būdus.***
3. Išsamios 1 dalyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo priemonės nustatomos pagal 19 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą.

Šios priemonės visų pirma apima:

- a) patikrinimo, patekimo kontrolės ir kitokios saugumo kontrolės metodus;
- b) orlaivio saugumo patikrinimo ir orlaivio saugumo nuodugaus patikrinimo metodus;
- c) draudžiamus daiktus;
- d) įrangos efektyvumo kriterijus ir priėmimo bandymus;
- e) personalo įdarbinimo ir mokymo reikalavimus;

- f) riboto patekimo zonų svarbiausių vietų sąvokos apibrėžimą;
- g) reguliuojamųjų subjektų, žinomų siuntėjų ir patikimų siuntėjų įsipareigojimus ir patvirtinimo tvarką;
- h) asmenų, prekių ir orlaivių kategorijas, kurioms dėl objektyvių priežasčių reikia taikyti specialias saugumo procedūras arba kuriuos reikia atleisti nuo patikrinimo, patekimo kontrolės ar kitų saugumo kontrolės procedūrų;
- i) *asmens patikrinimus.*

**4. Išsamios bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo priemonės nustoją galioti praėjus šešiams mėnesiams po jų įsigaliojimo. Išsamios priemonės gali būti ir toliau taikomos pagal 19 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą, tačiau tik atlikus nuodugną saugumui keliamo pavojaus pakartotiną įvertinimą ir tiksliai įvertinus su šiomis priemonėmis siejamas išlaidas bei veiklos poveikį.**

5. Komisija, pagal 19 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su *tikrinimu*, nustato kriterijus, pagal kuriuos valstybės narės gali nukrypti nuo 1 dalyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų nuostatų ir, remdamosi vietinės rizikos įvertinimu, *patvirtinti saugumo* priemones, kurios užtikrintų tinkamą apsaugos lygį *oro uostuose ar specialiais ženklais atskirtose jų zonose*. Tokios alternatyvios priemonės pateisinamos priežastimis, susijusiomis su orlaivio dydžiu, *skrydžio* pobūdžiu *ir (arba) skrydžių atitinkamuose oro uostuose dažnumu*.

6. Valstybės narės užtikrina 1 dalyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų *taikymą*.

7. *Kiekviena 1 dalyje minimų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo konkreti priemonė ir tvarka nustatomos atsižvelgiant į rizikos bei poveikio įvertinimą. Įvertinime nurodomos planuojamos išlaidos.*

8. *Valstybės narės informuoja Komisiją apie 3 dalyje nustatytas priemones, kurias įgyvendinant finansinės ir kitos išlaidos tampa neproporcingos padidėjusio saugumo (jei jis išvis padidėjo), kuriam didinti skirtos šios priemonės, požiūriu. Tokiais atvejais Komisija leidžia valstybėms narėms nukrypti nuo bendrųjų pagrindinių standartų vadovaujantis 19 straipsnio 3 dalyje nustatyta reguliavimo procedūra su tikrinimu.*

#### *5 straipsnis*

##### *Kainos skaidrumas*

*Jeigu į skrydžio bilieta kainą įeina oro uosto arba orlaivio saugumo mokesčiai, šios išlaidos biliete nurodomos atskirai arba keleivis kitaip apie jas informuojamas.*

#### *6 straipsnis*

##### *Saugumo mokesčiai ir rinkliavos*

*Saugumo mokesčiai, kuriais apmokestina valstybės narės, oro vežėjai arba kiti subjektai, turi būti skaidrūs, naudojami tik oro uostų arba oro uostų personalo saugumui skirtoms išlaidoms padengti ir neturi būti didesni už 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų taikymo išlaidas.*

## 7 straipsnis

### *Veiksmai, kurių turi būti imamasi įvykus saugumo pažeidimui*

*Turėdamos pagrindą manyti, kad saugumo lygis sumažėjo dėl saugumo pažeidimo, valstybės narės užtikrina, kad būtų imamasi deramų ir greitų veiksmų tam pažeidimui atitaisyti ir nuolatiniam civilinės aviacijos saugumui užtikrinti.*

## 8 straipsnis

### Valstybių narių taikomos griežtesnės priemonės

1. Valstybės narės gali taikyti griežtesnes priemones nei 4 straipsnyje nurodyti bendrieji pagrindiniai standartai. Griežtesnes priemones jos taiko remdamosi rizikos įvertinimu ir laikydamosi Bendrijos teisės. **Griežtesnės priemonės** turi būti aktualios, objektyvios, nediskriminuojančios ir proporcingos susijusiai rizikai.
2. **Komisija gali patikrinti, kaip taikomos 1 dalies nuostatos, ir, pasitarusi su 19 straipsnyje nurodytu komitetu, nuspręsti, ar valstybei narei leidžiama ir toliau taikyti minėtas priemones.**

**Komisija apie savo sprendimą praneša Tarybai ir valstybėms narėms.**



*Valstybė narė, per vieną mėnesį nuo pranešimo apie Komisijos sprendimą, gali perduoti sprendimą svarstyti Tarybai. Per tris mėnesius Taryba kvalifikuota balsų dauguma gali priimti kitokį sprendimą.*

3. *Jeigu griežtesnės priemonės numatytos tik konkrečiam skrydžiui tam tikrą dieną, 2 dalis netaikoma.*

4. *Valstybės narės padengia 1 dalyje numatytų griežtesnių priemonių taikymo išlaidas.*

#### *9 straipsnis*

##### Trečiųjų šalių reikalaujamos saugumo priemonės

1. Nepažeisdama jokių dvišalių susitarimų, kurių Šalis yra Bendrija, valstybė narė praneša Komisijai apie trečiosios šalies **reikalaujamas priemones**, susijusias su skrydžiais iš valstybės narės oro uosto į trečiąją šalį arba per ją, jei tos priemonės skiriasi nuo 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų.

2. *Srityse, kurioms taikomas šis reglamentas, Komisija bendradarbiauja su Tarptautinės civilinės aviacijos organizacija (TCAO). Siekiant palengvinti šį bendradarbiavimą Komisija yra įgaliota sudaryti susitarimus su TCAO dėl keitimosi informacija ir abupusės paramos, susijusios su auditais ir tikrinimu. Komisija derasi dėl tų susitarimų padedant 19 straipsnyje nurodytam komitetui.*

3. Atitinkamos valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva Komisija tikrina, kaip taikoma 1 dalis, ir 19 straipsnio 2 dalyje numatyta reguliavimo procedūra **bei pasikonsultavusi su trečiąja šalimi** gali **parengti trečiajai** šaliai tinkamą atsakymą.

**Komisija apie savo sprendimą praneša Tarybai ir valstybėms narėms.**

4. 1 ir 2 dalys netaikomos, jeigu:
- a) atitinkama valstybė narė taiko atitinkamas priemones pagal 8 straipsnį; arba
  - b) trečiosios šalies reikalavimas susijęs tik su konkrečiu skrydžiu tam tikrą dieną.

### *10 straipsnis*

#### ***Nacionalinė valdžios institucija***

Tuo atveju, kai vienoje valstybėje narėje civilinės aviacijos saugumu rūpinasi dvi ar daugiau institucijos, ta valstybė narė paskiria vieną instituciją (toliau – atitinkama institucija), atsakingą už 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo koordinavimą ir stebėseną.

## *11 straipsnis*

### *Programos*

*Valstybės narės, oro uostų valdytojai, oro vežėjai ir kiti subjektai, taikantys aviacijos saugumo standartus, yra atsakingi už atitinkamų saugumo programų parengimą, taikymą ir priežiūrą, kaip numatyta 12–16 straipsniuose.*

*Valstybės narės taip pat vykdo 17 straipsnyje apibrėžtas bendro pobūdžio kokybės kontrolės funkcijas.*

## *12 straipsnis*

### Nacionalinė civilinės aviacijos saugumo programa

1. Kiekviena valstybė narė parengia, taiko ir prižiūri nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą.

Toje programoje apibrėžiama atsakomybė už 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimą ir aprašomos priemonės, kurias tuo tikslu turi taikyti operatoriai ir subjektai.

2. Atitinkama institucija pagal principą „būtina žinoti“ raštu *pateikia teisėtai* suinteresuotiems operatoriams ir subjektams atitinkamas nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos dalis.

### *13 straipsnis*

#### Nacionalinė kokybės kontrolės programa

1. Kiekviena valstybė narė parengia, taiko ir prižiūri nacionalinę kokybės kontrolės programą.

Ta programa sudaro valstybei narei galimybę tikrinti civilinės aviacijos saugumo kokybę, siekiant stebėti, kaip laikomasi šio reglamento ir nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos.

2. Nacionalinės kokybės kontrolės programos specifikacijos *patvirtinamos pagal 19 straipsnio 3 dalyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.*

**Programa** užtikrina galimybę greitai aptikti trūkumus ir juos pašalinti. Joje taip pat numatoma, kad visus atitinkamos valstybės narės teritorijoje esančius oro uostus, operatorius ir subjektus, atsakingus už aviacijos saugumo standartų įgyvendinimą, nuolat tiesiogiai stebi įgaliota atitinkama institucija arba tokia stebėseną vykdoma jai prižiūrint.

### *14 straipsnis*

#### Oro uosto saugumo programa

1. Kiekvienas oro uosto operatorius parengia, taiko ir prižiūri oro uosto saugumo programą.

Toje programoje aprašomi metodai ir procedūros, kurių turi laikytis oro uosto operatorius, kad atitiktų šio reglamento ir valstybės narės, kurioje yra oro uostas, nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos reikalavimus.

*Programoje taip pat aptariama, kaip oro uosto valdytojas kontroliuoja šių metodų ir tvarkos laikymąsi.*

2. Oro uosto saugumo programa pateikiama *valdžios institucijai*.

### *15 straipsnis*

#### Oro vežėjo saugumo programa

1. *Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad oro vežėjai, teikiantys paslaugas iš jos teritorijos, įgyvendintų ir prižiūrėtų oro vežėjo saugumo programą, atitinkančią nacionalinių civilinės aviacijos saugumo programų reikalavimus.*

Toje programoje aprašomi metodai ir procedūros, kurių turi laikytis oro vežėjas, kad atitiktų šio reglamento ir valstybės narės, iš kurios jis teikia paslaugas, nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos reikalavimus.

*Programoje taip pat aptariama, kaip oro vežėjas stebi šių metodų ir procedūrų laikymąsi.*

2. Gavus prašymą, oro vežėjo saugumo programa pateikiama atitinkamai *valdžios institucijai*.

3. Jei Bendrijos oro vežėjo saugumo programą yra patvirtinusi licenciją oro susisiekimui vykdyti išdavusios valstybės narės atitinkama institucija, ***ją pripažįsta*** visos kitos valstybės narės. ***Toks patvirtinimas ir pripažinimas netaikomas programos dalims, susijusioms su griežtesnėmis priemonėmis, kurios turi būti taikomos kitoje nei veiklos licenciją išdavusioje valstybėje narėje.***

#### *16 straipsnis*

***Aviacijos saugumo standartus taikančio reguliuojamojo subjekto saugumo programa***

1. Kiekvienas subjektas, kuris pagal *12 straipsnyje nurodytą* nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą privalo taikyti aviacijos saugumo standartus, parengia, taiko ir ***prižiūri saugumo*** programą.

Toje programoje aprašomi metodai ir procedūros, kurių turi laikytis subjektas, kad valstybėje narėje vykdoma veikla ***visų pirma*** atitiktų ***atitinkamos*** valstybės narės nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos ***ir šio reglamento*** reikalavimus.

Programoje ***taip pat*** aprašoma, kaip ***pats*** subjektas stebi šių metodų ir procedūrų laikymąsi.

2. Gavus prašymą, ***aviacijos saugumo standartus taikančio subjekto saugumo*** programa ***pateikiama atitinkamai institucijai.***

## 17 straipsnis

### Komisijos patikrinimai

1. Kad galėtų stebėti, kaip valstybės narės taiko šį reglamentą, **nustatyti aviacijos saugumo silpnąsias vietas**, ir *prireikus, teikti* aviacijos saugumo tobulinimo rekomendacijas, Komisija, bendradarbiaudama su atitinkamos valstybės narės atitinkama institucija, **nurodo Europos aviacijos saugumo agentūrai atlikti** patikrinimus, įskaitant oro uostų, operatorių ir aviacijos saugumo standartus taikančių subjektų patikrinimus. Šiuo tikslu atitinkama institucija raštu informuoja Komisiją apie visus jos teritorijoje esančius civilinei aviacijai naudojamus oro uostus, išskyrus tuos, kuriems taikoma 4 straipsnio 5 dalis.

Komisijos atliekamų patikrinimų procedūros patvirtinamos pagal 19 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą.

2. Apie Komisijos atliekamus oro uostų, operatorių ir aviacijos saugumo standartus taikančių subjektų patikrinimus iš anksto **nepranešama**.

3. Visos Komisijos patikrinimo ataskaitos perduodamos atitinkamos valstybės narės atitinkamai institucijai, kuri atsakydama nurodo priemones, kurių buvo imtasi nustatytiems trūkumams pašalinti.

Po to ataskaita, kartu su atitinkamos institucijos atsakymu, pateikiama kitų valstybių narių atitinkamoms institucijoms.

4. **Komisija užtikrina, kad visi Europos oro uostai, kuriems taikomas šis reglamentas, būtų tikrinami bent kartą iki ...** \*.

---

\* **Ketveri metai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.**

## *18 straipsnis*

### *Informacijos platinimas*

Sprendimo 2001/844/EB, EAPB, Euratomas tikslais toliau nurodyti dokumentai laikomi ES įslaptintais dokumentais ir nėra viešai skelbiami:

- a) *4 straipsnio 3 ir 5 dalyse* nurodytos priemonės ir procedūros, jei jose yra neskelbtinos saugumo informacijos;
- b) *17 straipsnio 3 dalyje* nurodytos Komisijos patikrinimų ataskaitos ir atitinkamų institucijų atsakymai.

## *19 straipsnis*

### Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Komitetas.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra vienas mėnuo.

3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomos Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio *nuostatas*.



## **20 straipsnis**

### **Pranešimas**

*Kiekvienais metais Komisija pateikia ataskaitą Europos Parlamentui, Tarybai, valstybėms narėms ir nacionaliniams parlamentams ir praneša jiems apie šio reglamento taikymą ir jo įtaką aviacijos saugumo gerinimui bei apie silpnąsias vietas ir trūkumus, kuriuos Komisijos nustatė kontrolės ir patikrinimų metu.*

## **21 straipsnis**

### **Suinteresuotųjų šalių konsultacinė grupė**

*Komisija, neapribodama 19 straipsnyje nurodyto komiteto funkcijų, įsteigia Suinteresuotųjų šalių konsultacinę grupę aviacijos saugumo klausimais, sudarytą iš Europos atstovaujamųjų organizacijų, kurios dalyvauja užtikrinant aviacijos saugumą arba yra tiesiogiai su juo susijusios. Vienintelė šios grupės funkcija yra konsultuoti Komisiją. 19 straipsnyje nurodytas komitetas teikia informaciją suinteresuotųjų šalių konsultacinei grupei viso reguliavimo proceso metu.*

## **22 straipsnis**

### **Informacijos skelbimas**

*Kiekvienais metais Komisija parengia patikrinimų ataskaitų išvadas ir, remdamasi 2001 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1049/2001 dėl galimybės visuomenei susipažinti su Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos dokumentais<sup>1</sup> paskelbia ataskaitą apie šio reglamento įgyvendinimą ir apie aviacijos saugumo padėtį Bendrijoje.*

---

<sup>1</sup> OL L 145, 2001 5 31, p. 43.

### *23 straipsnis*

#### *Trečiosios šalys*

*Siekiant užtikrinti, kad visiems skrydžiams tarp Europos Sąjungos ir trečiųjų šalių būtų atliekamas vienkartinis patikrinimas, remiantis Sutarties 300 straipsniu, į visuotinius susitarimus aviacijos srityje tarp Bendrijos ir trečiosios šalies turėtų būti įtraukti susitarimai, kuriais pripažįstama, kad trečiojoje šalyje taikomi saugumo standartai yra lygiaverčiai Bendrijos standartams.*

### *24 straipsnis*

#### Sankcijos

Valstybės narės nustato taisykles dėl sankcijų, taikomų už šio reglamento nuostatų pažeidimus, ir imasi visų būtinų priemonių jų įgyvendinimui užtikrinti. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

### *25 straipsnis*

#### Panaikinimas

Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002 panaikinamas.

## 26 straipsnis

### Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo ...\*, išskyrus *4 straipsnio 3 dalį, 4 straipsnio 5 dalį, 13 straipsnio 2 dalį, 17 straipsnio 1 dalį ir 19 straipsnį*, kurie taikomi nuo ...\*\*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta ,

Europos Parlamento vardu  
Pirmininkas

Tarybos vardu  
Pirmininkas

---

\* *Vieneri metai* nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

\*\* *Šio reglamento įsigaliojimo diena.*

## PRIEDAS

### ***CIVILINĖS AVIACIJOS APSAUGOS NUO NETEISĖTŲ VEIKSMŲ BENDRIEJI PAGRINDINIAI STANDARTAI (4 STRAIPSNIS)***

#### 1. ORO UOSTO SAUGUMAS

##### 1.1 Oro uosto planavimo reikalavimai

1. Projektuojant ir statant naujas oro uostų patalpas ar keičiant esamas, visapusiškai atsižvelgiama į šiame priede išdėstytus bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo reikalavimus ir jų įgyvendinimo aktus.
2. Oro uostuose nustatomos tokios zonos:
  - a) nekontroliuojamoji zona;
  - b) kontroliuojamoji zona;
  - c) riboto patekimo zonos; ir
  - d) riboto patekimo zonų svarbiausios dalys.

##### 1.2 Patekimo kontrolė

1. Patekimas į oro uosto kontroliuojamąją zoną yra ribojamas, kad į šią zoną nepatektų pašaliniai asmenys ir transporto priemonės.

2. Patekimas į riboto patekimo zonas yra kontroliuojamas siekiant užtikrinti, kad į šias zonas nepatektų pašaliniai asmenys ir transporto priemonės.
3. Asmenys ir transporto priemonės į oro uosto kontroliuojamąją zoną ir riboto patekimo zonas įleidžiami tik tuo atveju, jei jie atitinka privalomus saugumo reikalavimus.
4. Prieš išduodant *visiems darbuotojams*, įskaitant skrydžio įgulos narius, *oro uosto darbuotojo arba* įgulos nario *pažymėjimą, suteikiantį* jiems teisę be priežiūros patekti į riboto patekimo zonas, turi būti sėkmingai atliktas jų asmens patikrinimas. *Asmens pažymėjimus gali pripažinti kita, nei pažymėjimą išdavusi atitinkama institucija.*

#### 1.3 Asmenų, išskyrus keleivius, ir jų vežamų daiktų patikrinimas

1. Kad į riboto patekimo zonas nepatektų draudžiami daiktai, į jas einantys asmenys, išskyrus keleivius, ir jų daiktai nuolat pasirinktinai tikrinami.
2. Kad į riboto patekimo zonų svarbiausias dalis nepatektų draudžiami daiktai, tikrinami visi į tokias zonas įeinantys asmenys, išskyrus keleivius, ir jų daiktai.

#### 1.4 Transporto priemonių tikrinimas

Kad į riboto patekimo zonas nepatektų draudžiami daiktai, tikrinamos į tokias zonas įvažiuojančios transporto priemonės.

#### 1.5. Stebėjimas, patruliavimas ir kita fizinė kontrolė

Siekiant pastebėti įtartina asmenų elgesį, nustatyti silpnąsias vietas, kuriomis gali būti pasinaudota neteisėtiems veiksams atlikti, ir sulaikyti asmenis nuo tokių veiksmų, **riboto patekimo zonos ir visos** gretimos zonos stebimos, jose patruliuojama ir taikomi kiti fizinės kontrolės būdai.

#### 2. SPECIALIAIS ŽENKLAIS ATSKIRTOS ORO UOSTO ZONOS

Specialiais ženklais atskirtose oro uosto zonose statomi orlaiviai, kuriems taikomos 4 straipsnio 5 dalyje nurodytos alternatyvios priemonės, atskiriami nuo orlaivių, kuriems taikomi visi **šie** bendrieji pagrindiniai standartai, kad nebūtų pažeisti orlaiviams, jų keleiviams, bagažui **ir kroviniams taikomi** saugumo standartai.

#### 3. ORLAIVIO SAUGUMAS

1. ***Jei keleiviai išlaipinami iš orlaivio, prieš išvykimą atliekamas orlaivio saugumo patikrinimas siekiant įsitikinti, kad orlaivyje nėra draudžiamų daiktų. Orlaivis gali būti netikrinamas jei jis atvyksta iš valstybės narės, nebent Komisija ar ta valstybė narė pateikė informaciją, kurioje teigiama, kad negalima užtikrinti, jog keleiviai arba jų rankinis bagažas buvo patikrinti laikantis 4 straipsnyje nurodytų bendrųjų pagrindinių standartų.***
2. ***Keleiviai, kurie dėl techninių nesklandumų išlaipinami iš orlaivio pripažintame oro uoste ir sustojimo metu lieka saugioje oro uosto zonoje, neturėtų būti pakartotinai tikrinami.***

3. Nuo neteisėtų veiksmų turi būti apsaugotas kiekvienas orlaivis. ***Jei orlaivis lieka svarbiausiose riboto patekimo zonų vietose, laikoma, kad užtikrinama tinkama apsauga.***
4. ***Kiekvienas orlaivis, kurio nepavyko apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų, turi būti nuodugnai patikrintas.***

#### 4. KELEIVIAI IR RANKINIS BAGAŽAS

##### 4.1. Keleivių ir rankinio bagažo patikrinimas

1. Kad į riboto patekimo zonas ir orlaivį nepatektų draudžiami daiktai, visi išvykstantys, su persėdimu vykstantys ir tranzitu vykstantys keleiviai bei jų rankinis bagažas yra tikrinami.
2. Su persėdimu vykstantys keleiviai ir jų rankinis bagažas gali būti netikrinami, jei:
  - a) jie atvyksta iš valstybės narės, išskyrus atvejus, kai Komisija ar ta valstybė narė pateikia informaciją, kad tie keleiviai ir jų rankinis bagažas negali būti laikomi patikrintais pagal bendruosius pagrindinius standartus; arba
  - b) jie atvyksta iš trečiosios šalies, ***su kuria Bendrija yra pasirašiusi susitarimą, kuriuo pripažįstama, kad šie keleiviai ir jų rankinis bagažas buvo patikrinti pagal Bendrijos standartams lygiaverčius saugumo standartus.***
3. Tranzitu vykstantys keleiviai ir jų rankinis bagažas gali būti netikrinami, jei:
  - a) jie lieka orlaivyje; arba

- b) jie yra atskirti nuo patikrintų išvykstančių keleivių, išskyrus tuos, kurie laipinami į tą patį orlaivį; arba
- c) jie atvyksta iš valstybės narės, išskyrus atvejus, kai Komisija ar ta valstybė narė pateikia informaciją, kad tie keleiviai ir jų rankinis bagažas negali būti laikomi patikrintais pagal bendruosius pagrindinius standartus; arba
- d) jie atvyksta iš trečiosios šalies, **su kuria Bendrija yra pasirašiusi susitarimą, kuriuo pripažįstama, kad šie keleiviai ir jų rankinis bagažas buvo patikrinti pagal Bendrijos standartams lygiaverčius saugumo standartus.**

#### 4.2. Keleivių ir rankinio bagažo apsauga

1. Keleiviai ir jų rankinis bagažas saugomi nuo neteisėtų veiksmų nuo to momento, kai jie patikrinami, iki orlaivio, kuriuo jie skrenda, išvykimo.
2. Patikrinti išvykstantys keleiviai yra atskiriami nuo atvykstančių keleivių, išskyrus atvejus, kai:
  - a) keleiviai atvyksta iš valstybės narės, jei Komisija ar ta valstybė narė nepateikė informacijos, kad tie atvykstantys keleiviai ir jų rankinis bagažas negali būti laikomi patikrintais pagal bendruosius pagrindinius standartus; arba
  - b) tie keleiviai atvyksta iš trečiosios šalies, **su kuria Bendrija yra pasirašiusi susitarimą, kuriuo pripažįstama, kad šie keleiviai ir jų rankinis bagažas buvo patikrinti pagal Bendrijos standartams lygiaverčius saugumo standartus.**



#### 4.3. Potencialiai pavojingi keleiviai

Dėl potencialiai pavojingų keleivių prieš išvykimą turi būti imamasi atitinkamų saugumo priemonių.

### 5. BAGAŽO SKYRIUJE VEŽAMAS BAGAŽAS

#### 5.1. Bagažo skyriuje vežamo bagažo patikrinimas

1. **Visas** bagažo skyriuje **vežamas bagažas**, prieš pakraunant *ji* į orlaivį, *yra tikrinamas*.
2. Su persėdimu vykstančių keleivių bagažas, vežamas bagažo skyriuje, gali būti netikrinamas, jei:
  - a) jis atvyksta iš valstybės narės, išskyrus atvejus, kai Komisija ar ta valstybė narė pateikia informaciją, kad šis bagažo skyriuje vežamas bagažas negali būti laikomas patikrintu pagal bendruosius pagrindinius standartus; arba
  - b) jis atvyksta iš trečiosios šalies, ***su kuria Bendrija yra pasirašiusi susitarimą, kuriuo pripažįstama, kad šis bagažo skyriuje vežamas bagažas buvo patikrintas pagal Bendrijos standartams lygiaverčius saugumo standartus.***
3. Tranzitinis bagažo skyriuje vežamas bagažas gali būti netikrinamas, jei jis lieka orlaivyje.

#### 5.2. Bagažo skyriuje vežamo bagažo apsauga

Orlaivio bagažo skyriuje vežti skirtas bagažas saugomas nuo neteisėtų veiksmų nuo momento, kai jis patikrinamas arba perduodamas oro vežėjui, atsižvelgiant į tai, kuris veiksmas atliekamas anksčiau, iki orlaivio, kuriuo bagažas vežamas, išvykimo.

### 5.3. Informacijos apie keleivius ir jų bagažą susiejimas

1. Kiekvienas bagažo skyriuje vežamo bagažo vienetas priskiriamas orlaiviu vykstančių arba nevykstančių keleivių bagažui. ***Nevykstančio keleivio bagažu laikomas skrydžiui užsiregistravusio, tačiau į skrydį neatvykusio keleivio bagažas.***
2. Bagažo skyriuje skirtas vežti orlaiviu nevykstančių keleivių bagažas nevežamas, išskyrus atvejus, kai tas bagažas buvo atskirtas dėl aplinkybių, kurios nepriklauso nuo keleivio valios, arba turi būti atliekama to bagažo ***derama*** saugumo kontrolė.

## 6. KROVINIAI IR PAŠTAS

### 6.1. *Krovinių saugumo* kontrolė

1. Visiems ***kroviniams, prieš*** pakraunant juos į orlaivį, taikomos saugumo kontrolės procedūros. Oro vežėjas priima ***krovinį į*** orlaivį tik tuomet, kai ***kito oro vežėjo*** reguliuojamas subjektas, žinomas siuntėjas arba patikimas siuntėjas patvirtino, ***kad kontrolė atlikta, ir už ją atsiskaitė.***
2. ***Į*** kitą orlaivį perkeliamų ***krovinių saugumo*** kontrolė ***atliekama, kaip nurodyta*** įgyvendinimo akte. ***Saugumo kontrolė gali būti neatliekama, jei:***
  - a) ***jie atvyksta iš valstybės narės, išskyrus atvejus, kai Komisija ar ta valstybė narė pateikia informaciją, kad šie kroviniai negali būti laikomas patikrintu pagal 4 straipsnyje nurodytus bendruosius pagrindinius standartus; arba***

- b) *jie atvyksta iš trečiosios šalies, su kuria Bendrija yra susitarimą, kuriuo pripažįstama, kad kroviniai buvo patikrinti laikantis saugumo standartų, kurie yra lygiaverčiai Bendrijos standartams; arba*
  - c) *įgyvendinimo akte detaliai nurodytais atvejais.*
3. Tranzitiniai kroviniai ir tranzitinis paštas gali būti netikrinami, jei jie lieka orlaivyje.

## 6.2. *Krovinių apsauga*

- 1. Orlaiviu vežami **kroviniai saugomi** nuo neteisėtų veiksmų nuo saugumo kontrolės atlikimo momento iki orlaivio, kuriuo jie vežami, išvykimo.
- 2. **Kroviniai, kurie** atlikus saugumo kontrolę nebuvo tinkamai saugomi nuo neteisėtų veiksmų, turi būti tikrinami.

## 6.3. *Pašto saugumo kontrolė*

- 1. *Prieš kraunant į orlaivį atliekama viso pašto saugumo kontrolė. Oro vežėjai turi nesutikti orlaiviais gabenti pašto, jei nėra patvirtinta, kad buvo atlikta tinkama pašto saugumo kontrolė, kaip nurodyta įgyvendinimo akte.*
- 2. *Kaip nurodyta įgyvendinimo akte, atliekama viso į kitą orlaivį perkeliama pašto saugumo kontrolė. Saugumo kontrolės išimtyms gali būti taikomos vadovaujantis 5.1 skirsnio 2 dalyje nurodytais išimčių kriterijais.*

**3. *Į kitą orlaivį perkeliama paštui gali būti neatliekama saugumo kontrolė, jei jis lieka orlaivyje.***

**7. ORO VEŽĖJO PAŠTAS IR MEDŽIAGOS**

Kad į orlaivį nepatektų draudžiami daiktai, atliekama oro vežėjo pašto ir medžiagų saugumo kontrolė ir po to užtikrinama apsauga iki pakrovimo į orlaivį.

**8. ORLAIVIO ATSARGOS**

Kad į orlaivį nepatektų draudžiami daiktai, atliekama orlaivio atsargų, įskaitant maisto produktus, kuriuos ketinama laikyti ar naudoti orlaivyje skrydžio metu, saugumo kontrolė ir po to jos saugomos iki jų pakrovimo į orlaivį.

**9. ORO UOSTO ATSARGOS**

Kad į oro uostų riboto patekimo zonas nepatektų draudžiami daiktai, atliekama atsargų, skirtų parduoti ar naudoti šiose zonose, įskaitant neapmuitinamų prekių parduotuvėms ir maitinimo įstaigoms tiekiamas prekes, saugumo kontrolė.

**10. SKRYDŽIO METU TAIKOMOS SAUGUMO PRIEMONĖS**

1. Nepažeidžiant taikomų aviacijos saugos taisyklių

- a) skrydžio metu pašaliniais asmenims draudžiama įeiti į skrydžių įgulos patalpas;
- b) potencialiai pavojingiems keleiviams skrydžio metu turi būti taikomos atitinkamos saugumo priemonės.

2. *Jei skrydžio metu keleivis bando atlikti neteisėtus veiksmus, imamasi tinkamų saugumo priemonių siekiant užkirsti kelią tokiems veiksams.*
3. *Orlaivyje draudžiama turėti ginklus, išskyrus atvejus, kai jie gabenami kaip deklaruotas krovinyš ir kai įvykdyti reikiami saugumo reikalavimai, ir*
  - a) *valstybė, išdavusi atitinkamam oro vežėjui veiklos licenciją, suteikė leidimą; ir*
  - b) *išankstinius leidimus suteikė valstybė, iš kurios išvykstama, valstybė, į kurią atvykstama ir, kai taikytina, visos valstybės, virš kurių skrendama arba kuriose daromi tarpiniai nusileidimai.*
4. *Skrydžio saugumą užtikrinantys pareigūnai gali dirbti orlaivyje tik tuomet, kai jie atitinka saugumo reikalavimus ir yra tinkamai apmokyti. Valstybėms narėms paliekama teisė neleisti skrydžio saugumą užtikrinantiems pareigūnams dirbti oro vežėjų, kuriems jos išduoda licencijas, vykdomuose reisuose.*
5. *3 dalis taip pat taikoma skrydžių saugumą užtikrinantiems pareigūnams, jei jie turi ginklų.*
6. *Atsakomybė už tinkamus veiksmus, kurių imamasi tada, kai civiliniame orlaivyje ar skrydžio metu vykdomi neteisėti veiksmai, turi būti aiškiai apibrėžta nepažeidžiant orlaivio kapitono autoriteto principo.*

## 11. PERSONALO ĮDARBINIMAS IR MOKYMAS

1. Įdarbinant, mokant ir prireikus atestuojant asmenis, kurie atlieka patikrinimus, patekimo kontrolę ar kitokią saugumo kontrolę arba kurie yra už tai atsakingi, užtikrinama, kad jie būtų tinkami tarnybai ir kompetentingi atlikti jiems patikimas pareigas.
2. *Asmenys, išskyrus keleivius, ir lydimi asmenys, turinčius trumpalaikius oro uosto leidimus, kuriems reikia patekti į riboto patekimo zonas, prieš išduodant oro uosto darbuotojų pažymėjimus ar skrydžio įgulos pažymėjimus, baigia saugumo mokymus, išskyrus atvejus, kai jie yra nuolatos lydimi vieno ar daugiau asmenų, kurie turi oro uosto darbuotojų ar skrydžio įgulos pažymėjimus.*
3. Rengiami įvadiniai ir nuolatiniam žinių atnaujinimui skirti 1 ir 2 punkte minimi mokymai.
4. 1 ir 2 punktuose minimų asmenų mokyme dalyvaujantys instruktoriai turi turėti būtiną kvalifikaciją.

## 12. SAUGUMO ĮRANGA

Patikrinimams, patekimo kontrolei ir kitai saugumo kontrolei naudojama įranga turi *atitikti patvirtintas specifikacijas ir* būti tinkama tokio pobūdžio saugumo kontrolei atlikti.

## 13. ASMENS PATIKRINIMAI

*Atliekamas vienodas visų lakūnų ir pretenduojančių gauti lakūno licenciją varikliniam orlaiviui valdyti asmens patikrinimas, kurį reikia kartoti reguliariais intervalais. Atitinkamų institucijų sprendimai dėl asmens patikrinimų priimami vadovaujantis tais pačiais kriterijais.*