EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 22.9.2005
KOM(2005) 429 galutinis

2005/0191 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių

(pateikta Komisijos)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindas ir tikslai**

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2320/2002, nustatantis civilinės aviacijos saugumo bendrąsias taisykles, galioja nuo 2003 m. sausio mėnesio. Patirtis, įgyta Komisijos atliktų patikrinimų metu ir valstybėms narėms kasdien taikant reglamentą, rodo, kad teisiškai neįpareigojančių rekomendacijų, kurias parengė valstybės narės, rinkinio staigus perkėlimas į teisės aktus, kaip atsakas į 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykius, skubotai parengus ir priėmus reglamentą, sukėlė daug problemų, smarkiai paveikusių jo įgyvendinimą.

Todėl šį reglamentą būtina pakeisti. Pakeitimo tikslas – aiškiau apibrėžti, supaprastinti ir toliau suderinti teisinius reikalavimus siekiant sustiprinti bendrą civilinės aviacijos saugumą. Naujas pagrindų reglamentas tik nustatys pagrindinius principus to, ką reikia daryti norint apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtos veiklos, o įgyvendinimo teisės aktai turi nustatyti techninius ir procedūrinius sprendimus, kaip tai turėtų būti pasiekta.

Komisija yra įsitikinusi, kad naujasis reglamentas bus aiškus ir taps geresnio reglamento pavyzdžiu.

- **Bendrosios aplinkybės**

Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002 buvo parengtas po tragiškų 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykių JAV, kai keturių keleivinių lėktuvų užgrobimas baigėsi siaubinga katastrofa. Todėl skubiai buvo parengtas siūlomas teisės akto projektas, ir 2002 m. gruodžio 16 d. EB sutarties 251 straipsnyje nustatyta tvarka priimtas Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002, nustatantis bendrąsias civilinės aviacijos saugumo taisykles.

Šis reglamentas jau galioja apie dvejus su puse metų ir buvo papildytas vadovaujantis komitologijos tvarka parengtais įgyvendinimo teisės aktais, kaip numatyta reglamento 4 ir 9 straipsniuose. Jis taip pat turi vieną nedidelį pakeitimą – Reglamentą (EB) Nr. 849/2004 – skirtą kelioms smulkioms originaliame tekste esančioms klaidoms pataisyti.

Ilgainiui patirtis parodė, kad reglamentas yra pernelyg išsamus ir turi būti supaprastintas. Kadangi pagrindų teisės akte, priimtame pagal bendrų sprendimų priėmimo procedūrą, pateikta pernelyg daug detalių, atliekant teisinį peržiūrėjimą būtina atsižvelgti į technines ir operatyvines naujoves, o tai nėra praktiška. Toks požiūris pagrindų teisės aktuose yra itin griežtas, jį reikėtų pakeisti bendraisiais principais, išsamesnę informaciją, kai reikia, pateikiant įgyvendinimo teisės aktuose.

Pripažindama subsidiarumo principą, Komisija laikosi nuomonės, kad būtina labiau suderinti saugumo priemones ir procedūras. Aukštesniu suderinimo lygmeniu palengvinimo tikslais ypač suinteresuota pramonė (oro linijos, krovinių siuntėjai ir ekspeditoriai bei įrenginių gamintojai). Iš tiesų tam tikrais atvejais geresnis suderinimas gali palengvinti veiklą nekeliant jokio pavojaus saugumui. Šiuo atžvilgiu Komisija supranta, palaiko ir stebi pramonės poreikius bei kryptis.

Vienas iš pavyzdžių, kai trūksta suderinimo, yra susijęs su oro krovinių saugumu. Reglamento (EB) 2320/2002 priedo 6 straipsnio 2 dalies b punkte numatyta, kad taisykles reguliuojamosioms agentūroms nustato atitinkamos valdžios institucijos. Dėl to dabar galioja 25 nacionalinės sistemos, o tai gali lemti konkurencijos iškraipymą ir pramonės nesugebėjimą pasinaudoti bendrosios rinkos laisvėmis.

Tolesnis suderinimas gali būti išsamiau plėtojamas įgyvendinimo teisės aktuose. Krovinių saugumo atveju būtų galima reguliuojamoms agentūroms ir žinomiems siuntėjams keliamus saugumo reikalavimus susieti su įgaliotojo ūkio subjekto sąvoka, išplėtota Bendrijos muitų įstatymuose.

Geresnis suderinimas taip pat yra neatskiriama „vienkartinio patikrinimo“ dalis – tai sąvoka, kuria remiantis su persėdimu arba tranzitu vykstančių keleivių, skraidinamo bagažo ir krovinių nereikia pakartotinai tikrinti, kadangi yra pasitikima, jog pagrindinis saugumo lygmuo buvo pasiektas pradiniame išvykimo oro uoste. Antra vertus, ši koncepcija yra naudinga subjektams, veikiantiems ypač konkurencingoje rinkoje.

Reglamento peržiūrėjimas supaprastinimo ir suderinimo tikslais taip pat gali padaryti jį aiškesnį. Reglamento elementų sudėtingumas parodė, kad yra galimybė skirtingai aiškinti teisinius reikalavimus. Kai kuriose reglamento teksto dalyse yra dviprasmybių. Aiškumas skatintų veiksmingesnį saugumo standartų įgyvendinimą ir teisinio tikrumo užtikrinimą.

Siūlomu naujuoju reglamentu būtų siekiama išspręsti minėtus klausimus tobulinant bendrą teisės aktų aiškumą ir teisinį tikrumą (taip pat ir kokybę), kartu mažinant klaidingo aiškinimo galimybę.

Jau buvo atkreiptas dėmesys į nelankstumą, kylantį dėl teisės aktuose, priimtuose pagal bendrų sprendimų priėmimo procedūrą, išsamiai pateiktų operacinių ir techninių standartų. Gebėjimas greitai veikti iškilus pavojams, kurie nuolat didėja, Komisijos nuomone, yra ypač svarbus siekiant pagerinti bendrą saugumo lygį. Toks sugebėjimas prireikus greitai reaguoti turėtų būti svarbesnis už galimą susirūpinimą, susijusį su institucine pusiausvyra rengiant teisės aktus. Žinoma, toks požiūris neapriboja komitologijos proceso metu priimtų įgyvendinimo teisės aktų analitinės priežiūros galimybių, kurias turi Europos Parlamentas.

Pagaliau susirūpinimą kelia ir tai, kad dabartinis reglamentas yra viešas. Vadinasi, ir bet kokie reglamento pakeitimai taip pat bus vieši. Komisijos manymu, pageidautina, kad išsamios saugumo priemonės ir procedūros nebūtų viešinamos, kadangi būsimieji teroristai gali pasinaudoti informacija aviacijos saugumo trūkumams išsiaiškinti, kad galėtų atlikti neteisėtus veiksmus. Taip pat nereikėtų visuomenei skelbti naujausių tobulinimų saugumo srityje. Šį klausimą galima išspręsti išsamią operatyvinę informaciją pateikiant įgyvendinimo teisės aktuose.

- **Pasiūlymo srityje egzistuojančios nuostatos**

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2320/2002 nustato bendrąsias civilinės aviacijos taisykles. Pasiūlymu siekiama pakeisti šį teisės aktą.

- **Derėjimas su kitoms Sąjungos politikos sritimis ir tikslais**

Pasiūlymu siekiama pakeisti dabartinį reglamentą, kad būtų priimti tinkamesni teisės aktai, paremti keturiais principais: supaprastinimo, suderinimo, išaiškinimo ir saugumo lygių didinimo.

2. KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMAS

- **Konsultacijos su suinteresuotomis šalimis**

Konsultacijų metodai, pagrindiniai tiksliniai sektoriai ir bendras respondentų pobūdis

Visos pagrindinės suinteresuotos organizacijos, atstovaujančios oro linijoms, oro uostams, pilotams ir krovinių kompanijoms, aktyviai dalyvavo darbo grupės, kuri padėjo Komisijai parengti Komisijos pasiūlyme pateiktus standartus, veikloje.

Atsakymų santrauka ir kaip į juos buvo atsižvelgta

Suinteresuotos organizacijos iš esmės remia tikslą sumažinti pagrindų teisės aktų detalumo lygį su sąlyga, jei jos taip pat galės aktyviai dalyvauti rengiant papildomus įgyvendinimo teisės aktus.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Nepriklausomo tyrimo neprireikė.

- **Poveikio vertinimas**

Atsižvelgiant į tai, kad pasiūlymu siekiama pakeisti galiojantį pagrindų reglamentą, pasiūlymo priėmimas jokio poveikio neturėtų. Todėl tinkamesniu šiuo atveju buvo laikomas dialogas su suinteresuotomis organizacijomis, o ne formalus poveikio vertinimas.

Teisės aktas jokio socialinio poveikio ar poveikio aplinkai neturi.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

- **Siūlomų veiksmų santrauka**

Pakeisdama Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002, Komisija nesiekia, išskyrus vieną išimtį, iš esmės pakeisti savo kompetencijos civilinės aviacijos saugumo srityje. Priešingai, siūloma pakeisti pusiausvyrą tarp teisinių nuostatų, išdėstytų pagrindų teisės aktuose (galiojančiame Reglamente (EB) Nr. 2320/2002 su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 849/2003) ir įgyvendinimo teisės aktuose, kurių yra septyni: Komisijos reglamentai (EB) Nr. 622/2003, 1217/2003, 1486/2003, 68/2004, 1138/2004, 781/2005 ir 857/2005.

Taigi Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 pakeis paprastesnis ir aiškesnis reglamentas, nustatantis bendruosius principus. Iš pagrindų teisės aktų išbraukta išsami informacija bus pateikta įgyvendinimo teisės aktuose, kurie bus atitinkamai iš dalies pakeisti.

Šiuo atžvilgiu būtina pažymėti, kad pasiūlymas yra apie pusės galiojančio reglamento dydžio.

Vienintelė papildoma kompetencija, kurios siekiama, yra susijusi su skrydžio saugumo priemonių taisyklėmis. Ši kompetencija apima tokius skirtingus klausimus kaip patekimas į lakūno kabiną, nepaklusnūs keleiviai ir skrydžio saugumo pareigūnai („oro maršalai“). Šiuo metu nėra Bendrijos teisės akto, numatančio skrydžio saugumo priemones. Komisijos nuomone, suderintas taisykles geriausia pateikti kaip aviacijos saugumo teisės aktų dalį įgyvendinimo teisės aktuose. Tačiau svarbu pabrėžti, kad tokie įgyvendinimo teisės aktai bus parengti tik tada, kai tokios taisyklės bus būtinos Bendrijos lygmeniu. Taip pat reikia paminėti ir tai, kad Komisija neketina priversti nė vienos valstybės narės sutikti, kad skrydžio metu

lėktuve būtų skrydžio saugumo pareigūnai, ir pasiūlymu jokiu būdu nesiekiama pakeisti esančio suverenumo šioje srityje.

- **Teisinis pagrindas**

EB sutarties 80 straipsnio 2 dalis.

- **Subsidiarumo principas**

Subsidiarumo principas taikomas tiek, kiek pasiūlymas nepriklauso išimtinei Bendrijos kompetencijai.

Pasiūlymo tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti dėl šios(-ių) priežasties(-čių).

Atsižvelgiant į aviacijos saugumo problemų mastą, apimantį visą Bendriją, ir į labai išplėtotą vidaus aviacijos rinką, tikslai bus lengviau pasiekiami Bendrijos, o ne nacionaliniu lygmeniu.

Pasiūlymo tikslai bus lengviau pasiekiami veikiant Bendrijos lygiu dėl šios(-ių) priežasties(-čių).

Dabartinis reglamentas jau parodė, kodėl tinkamiausia veikti Bendrijos lygmeniu.

Dabartinis reglamentas jau parodė, kad dėl tokio Bendrijos požiūrio į aviacijos saugumą kyla ne tik bendrų standartų lygis, bet ir skatinamas valstybių narių tarpusavio pasitikėjimas.

Kaip ir galiojančio teisės akto, kurį šiuo pasiūlymu siekiama pakeisti, taip ir siūlomo naujo teisės akto tikslai yra lengviau pasiekiami Bendrijos lygmeniu atsižvelgiant į aviacijos saugumo problemų mastą, apimantį visą Bendriją, ir į labai išplėtotą vidaus aviacijos rinką.

Todėl pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą dėl šios(-ių) priežasties(-čių).

Kaip ir galiojančiu teisės aktu, taip ir siūlomu nauju teisės aktu nustatomi bendri pagrindiniai standartai, tačiau valstybėms narėms leidžiama taikyti griežtesnes priemones, jei tai būtina kilusios grėsmės atveju.

Pasiūlyme nėra aptariamas saugumo finansavimo klausimas. Kas turi mokėti už saugumą – pramonė ar valstybė – buvo pagrindinė diskusijų tema priimant Reglamentą 2320/2002. Diskusijų išvada – Tarpinstitucinėje deklaracijoje numatytas įpareigojimas Komisijai atlikti tyrimą, atkreipiant dėmesį „ypač į tai, kaip [aviacijos saugumo] finansavimas yra paskirstytas tarp valdžios institucijų bei ūkio subjektų, ir prireikus pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai rezultatus bei pasiūlymus“. Toks tyrimas buvo atliktas, o jo rezultatai paskelbti 2004 m. rugsėjo mėnesį ir pateikti Komisijos tinklalapyje http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Ataskaitos išvadomis turi būti remiamasi rengiant Komisijos komunikatą, kuriame bus apžvelgtas visų transporto priemonių saugumo finansavimas. Šis veiksmas numatytas 2005 m. Komisijos darbo programoje, o jį užbaigti planuojama iki 2005 m. pabaigos. Taigi teisės aktų leidybos iniciatyva pakeisti Reglamentą 2320/2002 buvo pateikta nepriklausomai nuo būsimo Komisijos komunikato ir nuo dabartinių saugumo finansavimo būdų Bendrijoje.

- **Pasirinkta priemonė**

Siūlomos priemonės: reglamentas.

Kitos priemonės nebūtų tinkamos dėl šios(-ių) priežasties(-čių).

Pasiūlymu keičiamas galiojantis reglamentas. Reglamentas iki šiol laikomas tinkamiausia priemone a) vienodam taisyklių taikymui Bendrijoje užtikrinti ir b) greičiausiam įmanomam bendrųjų taisyklių priėmimui po 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykių užtikrinti.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi jokio poveikio Bendrijos biudžetui.

5. PAPILDOMA INFORMACIJA

- **Supaprastinimas**

Pasiūlyme numatyta supaprastinti teisės aktą.

Ilgainiui patirtis parodė, kad Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002 yra pernelyg išsamus ir turi būti supaprastintas. Kadangi pagrindų teisės akte, priimtame pagal bendrų sprendimų priėmimo procedūrą, pateikta pernelyg daug detalių, atliekant teisinį peržiūrėjimą, būtina atsižvelgti į technines ir operatyvines naujoves, o tai nėra praktiška.

Štai, pavyzdžiui, reglamento priedo 4.1.1 punkte numatyti du būdai, kaip gali būti tikrinami keleiviai – apieškomi rankomis arba patikrinami naudojant metalo detektorius (*walk-through-metal-detector*). Tačiau artimiausioje ateityje naujausiomis technologijomis paremtos keleivių tikrinimo priemonės padės aptikti draudžiamus daiktus praktiškesniu ir tikslesniu būdu. Deja, reglamento priedo 4.1.1 punkte nenurodytos technologijos negali būti naudojamos šiam tikslui tol, kol nebus atitinkamai pakeistas priedas. Atsižvelgiant į tai, kad priedui pakeisti būtina bendrų sprendimų priėmimo procedūra, tai negali būti padaryta greitai, kas gali turėti neigiamų padarinių aviacijai. Tai tik vienas iš daugelio pavyzdžių.

Priėmus pasiūlymą, būtų panaikintas Reglamentas 2320/2002, taip pat ir Reglamentas 849/2004, kuriuo buvo padaryti pakeitimai. Šis pasiūlymas rodo, kad Komisija laikosi įsipareigojimo mažinti biurokratiją pirmiausia keičiant galiojančius teisės aktus – tai „seną – nauju“ principas.

Pasiūlymas yra įtrauktas į Komisijos tęstinę programą, skirtą *acquis communautaire* atnaujinti ir supaprastinti, bei jos Teisės aktų leidybos ir darbo programą (nuoroda 2005/TREN/016).

- **Galiojančių teisės aktų panaikinimas**

Priėmus pasiūlymą bus panaikinti galiojantys teisės aktai.

- **Europos ekonominė erdvė**

Siūlomas teisės aktas yra susijęs su Europos ekonomine erdve, todėl jis turėtų būti taikomas ir Europos ekonominei erdvei.

- **Išsamus pasiūlymo paaiškinimas**

1 straipsnyje išdėstomi tikslai – nustatyti bendrąsias civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veiksmų taisykles. 1 straipsnis iš esmės nesiskiria nuo Reglamento (EB) Nr. 2320/2002 1 straipsnio.

2 straipsnyje nurodoma taikymo sritis. Šis tekstas yra aiškesnis nei galiojančio reglamento tekstas, tuo siekiama suteikti teisinio aiškumo, kad reglamentas taikomas tiek civilinei aviacijai skirtiems Bendrijos oro uostams ir juose paslaugas teikiantiems veiklos vykdytojams, tiek subjektams, užtikrinantiems aviacijos saugumą skrydžių iš tų oro uostų metu (pavyzdžiui, maitinimo ar krovimo paslaugas teikiančios įmonės, kurios nepriklauso oro uostui).

3 straipsnyje pateikiami apibrėžimai.

4 straipsnyje nurodomi bendrieji standartai, kurie turi būti nustatyti Bendrijos teisėje, įskaitant ir tas priemones, kurios turi būti nurodytos įgyvendinimo teisės aktuose.

5 straipsniu valstybėms narėms leidžiama taikyti griežtesnes saugumo priemones. Šis principas yra paimtas iš Reglamento (EB) Nr. 2320/2002 6 straipsnio. Tačiau naujajame pasiūlyme reikalaujama, kad valstybės narės atliktų rizikos įvertinimą ir Komisijos reikalavimu galėtų bendrais bruožais pateisinti tokį savo veiksmą. Tai atsakymas į suinteresuotų asmenų nuogąstavimus, kad nacionalinės valdžios institucijos, neprivalėdamos pateisinti savo veiksmų, gali užkrauti pramonei papildomus saugumo reikalavimus. Tačiau valstybių narių veiksmai reaguojant į konkrečią informaciją apie kylančią grėsmę neturėtų būti apriboti šiuo teisės aktu, ir šitaip sugriežtinti atskirų skrydžių saugumo reikalavimai nebūtų priskiriami prie šiame straipsnyje nustatytų reikalavimų.

6 straipsnis yra naujas. Jame aptariama situacija, kai trečioji šalis reikalauja skirtingų saugumo priemonių skrydžiuose iš Bendrijos oro uostų nei nustatytos Bendrijos teisės aktuose.

7 straipsnyje pakartojamas reikalavimas (dabar pateiktas Reglamento (EB) Nr. 2320/2002 5 straipsnio 2 dalyje), kad kiekvienoje valstybėje narėje būtų viena valdžios institucija, atsakinga už aviacijos saugumo reikalavimų įgyvendinimo koordinavimą ir priežiūrą.

8–12 straipsniuose reikalaujama, kad būtų patvirtintos saugumo programos nacionaliniu, oro uosto ir oro vežėjo lygiu, taip pat visų kitų subjektų, atliekančių saugumo užtikrinimo funkcijas, lygiu. Šis straipsnis iš esmės nesiskiria nuo galiojančio teisės akto 5 straipsnio 1 ir 4 dalyse išdėstytų įsipareigojimų, tačiau jame formaliai pirmą kartą Bendrijos teisėje reikalaujama, kad saugumo programą vykdytų ir kiti subjektai, tokie kaip krovimo bendrovės ar oro linijų maitinimo bendrovės. Reikalavimas vykdyti saugumo programas atspindi geriausią patirtį aviacijos sektoriuje ir nėra itin sunki našta nei pramonei, nei administracijoms.

13 straipsnyje kiekvienai valstybei narei nustatomas įsipareigojimas atlikti reikalavimų laikymosi stebėseną įgyvendinant nacionalinę kokybės kontrolės programą. Šiame straipsnyje pateikiami įsipareigojimai, nustatyti Reglamento (EB) Nr. 2320/2002 5 straipsnio 3 dalyje ir 7 straipsnio 1 dalyje.

14 straipsniu Komisijai leidžiama atlikti, *inter alia*, ir Bendrijos oro uostų patikrinimus. Tai iš esmės atitinka dabartinio Reglamento (EB) Nr. 2320/2002 7 straipsnio 2–4 dalių nuostatas.

15 straipsnyje aptariama informacijos sklaida.

16 straipsnyje numatyta sudaryti komitetą, kuris padėtų Komisijai rengiant įgyvendinimo teisės aktus. Tai iš esmės atitinka Reglamento (EB) Nr. 2320/2002 9 straipsnio nuostatą.

17 straipsniu pakeičiamas galiojantis 10 straipsnis dėl skrydžių iš trečiųjų šalių oro uostų saugumo. Straipsnyje numatomi Bendrijos ir trečiųjų šalių susitarimai, suteikiantys galimybę pakartotinai netikrinti tranzitu per Bendrijos oro uostus vykstančių keleivių, vežamo bagažo bei krovinių ir (arba) neatlikti papildomos jų saugumo kontrolės.

18 straipsnyje numatytas įsipareigojimas nustatyti baudas tiems, kurie nesilaiko Bendrijos aviacijos saugumo reikalavimų. Šis reikalavimas atitinka Reglamento (EB) Nr. 2320/2002 12 straipsnyje pateiktą reikalavimą.

19 ir 20 straipsniais panaikinamas galiojantis reglamentas ir pakeičiamas šiuo nauju teisės aktu. Naująjį teisės aktą įgyvendinti galima laipsniškai, kad galiojantys, Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 papildantys įgyvendinimo teisės aktai galėtų būti komiteto nustatyta tvarka

atnaujinti pagal naująjį teisės aktą taip, kad būtų išvengta neatitikimų, kai dabartinis reglamentas bus panaikintas.

Kalbant apie naujojo teisės akto priedą, reikia pasakyti, kad jis sudarytas taip pat, kaip ir Reglamento (EB) Nr. 2320/2002 priedas. Tačiau kiekvieno priedo skyriaus turinys buvo supaprastintas pateikiant bendrus principus. Kadangi reikalingos taisyklės, jos bus parengtos įgyvendinimo teisės aktuose. Pavyzdžiui, naujasis 4 straipsnis apie keleivius ir rankinį bagažą yra beveik perpus mažesnis nei dabartinis 4 straipsnis. Galiojančiame reglamente nėra tik 10 straipsnio apie skrydžio saugumo priemones.

2005/0191 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą[1],

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[2],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę[3],

laikydamiesi Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos[4],

kadangi:

(1) Siekiant apsaugoti asmenis ir prekes Europos Sąjungoje, reikia užkirsti kelią neteisėtiems veiksmams civiliniuose orlaiviuose, nustatant bendrąsias civilinės aviacijos saugumo taisykles. Šio tikslo turėtų būti siekiama nustatant bendrąsias taisykles ir bendruosius standartus civilinės aviacijos srityje, taip pat jų laikymosi kontrolės mechanizmus.

(2) Civilinės aviacijos saugumo labui pageidautina sukurti pagrindą vienodai traktuoti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 17 priedo 2002 m. balandžio mėn. versiją.

(3) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2320/2002, nustatantis civilinės aviacijos saugumo bendrąsias taisykles[5], 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 pakeisti nauju teisės aktu, siekiant supaprastinti, suderinti ir aiškiau suformuluoti esamas taisykles bei padidinti saugumo lygius.

(5) Atsižvelgiant į didesnio lankstumo poreikį taikant saugumo priemones ir procedūras, kad galima būtų tinkamai reaguoti į besikeičiančius rizikos vertinimus ir sudaryti galimybes naudoti naujas technologijas, naujajame teisės akte turėtų būti nustatyti pagrindiniai principai, ką reikia padaryti siekiant užkirsti kelią neteisėtiems veiksmams civilinės aviacijos srityje nesileidžiant į techninius ir procedūrinius dalykus, kaip tie reikalavimai turi būti įgyvendinami.

---

1 OL C […], […], p. […].
2 OL C […], […], p. […].
3 OL C […], […], p. […].
4 OL C […], […], p. […].
5 OL L 355, 2002 12 30, p. 1.

(6) Naujasis teisės aktas turėtų būti taikomas oro uostams, naudojamiems civilinei aviacijai valstybės narės teritorijoje, veiklos vykdytojams, teikiantiems paslaugas tokiuose oro uostuose, ir subjektams, teikiantiems prekes ir (arba) paslaugas tokiuose oro uostuose arba per juos.

(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), naujajame teisės akte reikia numatyti saugumo priemones, taikomas Bendrijos oro vežėjų orlaiviuose ar skrydžių metu.

(8) Skirtingų tipų civilinės aviacijos srityse grėsmės lygis yra nevienodas. Nustatant bendrus civilinės aviacijos standartus, reikia atsižvelgti į orlaivio dydį, eksploatavimo pobūdį ir (arba) eksploatavimo dažnumą oro uostuose, kad galima būtų leisti taikyti išimtis.

(9) Valstybėms narėms taip pat reikia leisti, remiantis rizikos įvertinimu, taikyti griežtesnes priemones, nei nurodyta. Tačiau Komisijai reikia sudaryti galimybę patikrinti tas griežtesnes priemones ir nuspręsti, ar valstybė narė gali jas ir toliau taikyti.

(10) 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 teisės akte. Tačiau, nepažeidžiant jokių dvišalių Bendrijos pasirašytų susitarimų, Komisijai turi būti sudaryta galimybė patikrinti priemones, kurių reikalauja trečioji šalis, ir nuspręsti, ar valstybė narė, veiklos vykdytojas arba kitas subjektas gali ir toliau taikyti reikalaujamas priemones.

(11) Nežiūrint į tai, kad kiekvienoje valstybėje narėje aviacijos saugumu gali rūpintis dvi ar daugiau institucijų, kiekviena valstybė narė turėtų paskirti vieną instituciją, atsakingą už saugumo standartų įgyvendinimo koordinavimą ir priežiūrą.

(12) Siekiant apibrėžti atsakomybę už bendrų standartų įgyvendinimą ir aprašyti, kokias priemones šiuo tikslu turi taikyti veiklos vykdytojai ir kiti subjektai, kiekviena valstybė narė turėtų parengti nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą. Be to, kiekvienas oro uosto valdytojas, oro vežėjas ir kiti subjektai, taikantys aviacijos saugumo standartus, turėtų parengti, taikyti ir prižiūrėti saugumo programą, kad būtų laikomasi tiek naujojo teisės akto, tiek bet kokios taikytinos nacionalinės aviacijos saugumo programos reikalavimų.

(13) Siekdama kontroliuoti, kaip laikomasi naujojo teisės akto ir nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos reikalavimų, kiekviena valstybė narė turėtų parengti nacionalinę civilinės aviacijos saugumo kokybės tikrinimo programą ir užtikrinti jos įgyvendinimą.

(14) Kad galima būtų kontroliuoti, kaip valstybės narės taiko naująjį teisės aktą, taip pat nustatyti aviacijos saugumo silpnąsias vietas, Komisija turėtų atlikti patikrinimus, taip pat patikrinimus iš anksto neįspėjus.

(15) Įgyvendinimo aktai, kuriais nustatomos bendrųjų standartų įgyvendinimo priemonės ir tvarka ir kuriuose yra neskelbtinos saugumo informacijos, taip pat Komisijos patikrinimų ataskaitos ir nacionalinių valdžios institucijų atsakymai turėtų būti laikomi „ES įslaptinta informacija“, kaip apibrėžta 2001 m. lapkričio 29 d. Komisijos sprendime 2001/844/EB, EAPB, Euratomas, iš dalies keičiančiame jos darbo tvarkos

taisykles[6]. Tie dokumentai neturi būti skelbiami; juos galima pateikti tik teisėtai suinteresuotiems veiklos vykdytojams ir subjektams.

(16) Šiam reglamentui įgyvendinti būtinos priemonės ir tvarka turi būti priimtos laikantis 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimo 1999/468/EB, nustatančio Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką[7].

(17) 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.

(18) Už šio reglamento nuostatų pažeidimus turi būti numatytos nuobaudos. Tos nuobaudos turi būti veiksmingos, proporcingos ir griežtos.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis
Tikslai

1. Šiuo reglamentu nustatomos apsaugos nuo neteisėtų veiksmų civilinėje aviacijoje bendrosios taisyklės.

   Juo taip pat sukuriamas pagrindas vienodai traktuoti 1944 m. Čikagoje pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 17 straipsnio 2002 m. balandžio mėn. versiją.

2. Priemonės 1 dalyje nurodytiems tikslams siekti yra:

   a) bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių ir standartų nustatymas;

   b) jų laikymosi kontrolės mechanizmai.

2 straipsnis
Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas:

a) visiems valstybės narės teritorijoje esantiems oro uostams, naudojamiems civilinei aviacijai,

b) visiems veiklos vykdytojams, įskaitant oro vežėjus, teikiantiems paslaugas a punkte nurodytuose oro uostuose,

c) visiems subjektams, dirbantiems oro uosto patalpose ar teritorijoje ir teikiantiems prekes ir (arba) paslaugas a punkte nurodytuose oro uostuose arba per juos.

3 straipsnis
Apibrėžimai

Šiame reglamente:

---

[6] OL L 317, 2001 12 3, p. 1.
[7] OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

(1) „Civilinė aviacija“ – tai bet kokia oro susisiekimo veikla, komercinė ir nekomercinė, reguliari ir nereguliari, išskyrus skrydžius valstybės orlaiviais, kaip nurodyta 1944 m. Čikagos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 3 straipsnyje.

(2) „Aviacijos saugumas“ – tai priemonių bei žmogiškųjų ir gamtinių išteklių visuma, skirta apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų.

(3) „Veiklos vykdytojas“ – tai asmuo, organizacija ar įmonė, užsiimanti ar besisiūlanti užsiimti oro susisiekimo veikla.

(4) „Oro vežėjas“ – tai oro susisiekimo įmonė, turinti galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti.

(5) „Bendrijos oro vežėjas“ – tai oro vežėjas, turintis galiojančią licenciją oro susisiekimui vykdyti, išduotą valstybės narės pagal Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 2407/92[8].

(6) „Draudžiami daiktai“ – tai ginklai, sprogmenys ar kiti pavojingi prietaisai, daiktai ar medžiagos, kuriuos galima panaudoti neteisėtiems veiksmams atlikti.

(7) „Patikrinimas“ (*screening*) – techninių ar kitų priemonių, skirtų atpažinti ir (arba) aptikti draudžiamus daiktus, naudojimas.

(8) „Saugumo kontrolė“ – tai priemonių, kuriomis galima užkirsti kelią draudžiamiems daiktams patekti į orlaivį, naudojimas.

(9) „Patekimo kontrolė“ – tai priemonių, kuriomis užtikrinama, kad nebūtų įleidžiami pašaliniai asmenys ir (arba) transporto priemonės, naudojimas.

(10) „Kontroliuojamoji teritorija“ (*Airside*) – tai oro uosto judėjimo laukas, gretimos teritorijos ir pastatai ar jų dalys, į kuriuos patekimas yra ribojamas.

(11) „Nekontroliuojamoji teritorija“ (*Landside*) – tai oro uosto dalys, gretima teritorija ir pastatai ar jų dalys, kurie nepriklauso oro uosto kontroliuojamajai teritorijai.

(12) „Saugoma zona“ – oro uosto kontroliuojamosios zonos, į kurias ne tik ribojamas patekimas, bet ir taikoma patekimo kontrolė.

(13) „Demarkacijos linija atskirta zona“ – tai zona, taikant patekimo kontrolę atskirta nuo saugomos zonos arba nuo kitų oro uosto saugomų teritorijų, jei demarkacijos linija atskirta zona yra kartu ir saugoma zona.

(14) „Asmens patikrinimas“ – įrodomas asmens tapatybės patikrinimas, įskaitant galimos kriminalinės praeities patikrinimą, kuris yra sudėtinė proceso dalis, sprendžiant, ar galima leisti asmeniui be priežiūros patekti į saugomas zonas.

(15) „Su persėdimu vykstantys keleiviai, perkraunamas bagažas ar kroviniai“ – tai keleiviai, bagažas ar kroviniai, skraidinami kitu lėktuvu, negu atvyko.

(16) „Tranzito keleiviai, bagažas ar kroviniai“ – tai keleiviai, bagažas ar kroviniai, skraidinami tuo pačiu lėktuvu, kaip ir atvyko.

(17) „Potencialiai pavojingi keleiviai“ – tai deportuoti asmenys, keleiviai, laikomi nepageidautinais dėl imigracinio pobūdžio priežasčių, arba teisėtai įkalinti asmenys.

(18) „Rankinis bagažas“ – tai bagažas, kurį galima neštis į orlaivio saloną.

---

[8] OL L 240, 1992 8 24, p. 1.

(19) „Bagažo skyriuje vežamas bagažas“ – tai bagažas, skirtas vežti orlaivio bagažo skyriuje.

(20) „Lydimasis bagažo skyriuje vežamas bagažas“ – tai registruoto ir orlaivyje esančio keleivio bagažas, priimtas vežti bagažo skyriuje.

(21) „Oro vežėjo paštas“ – tai paštas, kurio siuntėjas ir adresatas yra oro vežėjas.

(22) „Oro vežėjo medžiagos“ – tai medžiagos, kurių siuntėjas ir adresatas yra oro vežėjas arba kurias naudoja oro vežėjas.

(23) „Krovinys“ – tai bet koks turtas, išskyrus bagažą, oro vežėjo paštą ir oro vežėjo medžiagas, skirtas vežti orlaiviu.

(24) „Reguliuojamoji agentūra“ – tai oro vežėjas, agentūra, ekspeditorius ar kitas subjektas, užtikrinantis krovinio saugumo kontrolę pagal šį reglamentą.

(25) „Žinomas siuntėjas“ – tai siuntėjas, kuris siunčia krovinį ir kurio taikomos procedūros atitinka bendrąsias saugumo taisykles ir standartus, todėl tokį krovinį galima vežti bet kokiu orlaiviu be papildomo patikrinimo.

(26) „Patikimas siuntėjas“ – tai siuntėjas, kuris siunčia krovinį ir kurio taikomos procedūros atitinka bendrąsias saugumo taisykles ir standartus, todėl tą krovinį galima vežti krovininiais orlaiviais be papildomo patikrinimo.

(27) „Orlaivio patikrinimas“ – orlaivio vidaus zonų, į kurias galėjo patekti keleiviai, bei bagažo skyriaus patikrinimas, siekiant aptikti orlaivyje draudžiamus daiktus arba nustatyti neteisėtą veiklą.

(28) „Orlaivio nuodugnus patikrinimas“ – tai orlaivio vidaus ir prieinamų išorės dalių išsamus patikrinimas, siekiant aptikti orlaivyje draudžiamus daiktus ir nustatyti neteisėtą veiklą.

(29) „Skrydžio saugumo pareigūnas“ – tai 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.

4 straipsnis

Bendrieji standartai

1. Taikytini bendrieji civilinės aviacijos apsaugos nuo neteisėtų veiksmų standartai yra nustatyti priede.

2. Išsamios 1 dalyje minėtų bendrųjų standartų įgyvendinimo priemonės ir procedūros nustatomos vadovaujantis 16 straipsnio 2 dalyje numatyta tvarka.

   Šios priemonės visų pirma apima:

   a) patikrinimo, patekimo kontrolės ir kitokios saugumo kontrolės metodus;

   b) orlaivio patikrinimo ir orlaivio nuodugnaus patikrinimo metodus;

   c) draudžiamus daiktus;

   d) įrangos efektyvumo kriterijus ir priėmimo bandymus;

   e) personalo įdarbinimo ir mokymų reikalavimus;

   f) svarbiausių vietų saugomose zonose apibrėžimą;

g) reguliuojamųjų agentūrų, žinomų siuntėjų ir patikimų siuntėjų įsipareigojimus ir patvirtinimo tvarką;

h) asmenų ir prekių kategorijas, kurioms dėl objektyvių priežasčių reikia taikyti specialias saugumo procedūras arba atleisti nuo patikrinimo, patekimo kontrolės ar kitų saugumo kontrolės procedūrų.

Nukrypstant nuo 1 dalyje minėtų bendrųjų standartų, priemonės ir procedūros taip pat gali apimti patikrinimą, patekimo kontrolę ar kitokią saugumo kontrolę, kuri užtikrina tinkamą apsaugos lygį oro uostuose ar jų demarkacijos linija atskirtose zonose. Tokias alternatyvias priemones galima pateisinti priežastimis, susijusiomis su orlaivio dydžiu, eksploatacijos pobūdžiu ir (arba) eksploatacijos dažnumu atitinkamuose oro uostuose.

3. Valstybės narės užtikrina 1 dalyje nurodytų bendrųjų standartų įgyvendinimą.

5 straipsnis

Valstybių narių taikomos griežtesnės priemonės

1. Kaip numatyta 4 straipsnyje, valstybės narės gali taikyti griežtesnes priemones, nei bendrieji standartai. Griežtesnes priemones jos taiko remdamosi rizikos įvertinimu ir laikydamosi Bendrijos teisės aktų. Tokios priemonės turi būti aktualios, objektyvios, nediskriminacinės ir atitinkančios rizikos laipsnį.

Apie tokias priemones valstybės narės praneša Komisijai.

2. Komisija gali patikrinti, kaip taikomos 1 dalies nuostatos, ir, pasitarusi su 16 straipsnio 1 dalyje minimu komitetu, nuspręsti, ar valstybei narei leidžiama ir toliau taikyti minėtas priemones.

Komisija apie savo sprendimą praneša Tarybai ir valstybėms narėms.

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

3. Jei griežtesnės priemonės numatytos tik konkrečiam skrydžiui tam tikrą dieną, 1 dalies antra pastraipa ir 2 dalis netaikomos.

6 straipsnis

Trečiųjų šalių reikalaujamos saugumo priemonės

1. Nepažeidžiant jokių dvišalių Bendrijos pasirašytų susitarimų, valstybė narė praneša Komisijai apie trečiųjų šalių reikalaujamas priemones, susijusias su skrydžiais iš valstybės narės oro uosto į arba per trečiąją šalį, jei tos priemonės skiriasi nuo 4 dalyje nurodytų bendrųjų standartų.

2. Suinteresuotosios valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva Komisija tikrina 1 dalies nuostatų taikymą ir, pasitarusi su 16 straipsnio 1 dalyje minimu komitetu, nusprendžia, ar valstybė narė, veiklos vykdytojas ar kitas atitinkamas subjektas gali ir toliau taikyti šias priemones.

Komisija apie savo sprendimą praneša Tarybai ir valstybėms narėms.

3. 1 ir 2 dalys netaikomos, jeigu:

a) tam tikra valstybė narė taiko atitinkamas priemones pagal 5 straipsnį; arba

b) trečiosios šalies reikalavimas susijęs tik su konkrečiu skrydžiu tam tikrą dieną.

7 straipsnis

Nacionalinė valdžios institucija

Tuo atveju, kai vienoje valstybėje narėje aviacijos saugumu rūpinasi dvi ar daugiau institucijų, ta valstybė narė paskiria vieną instituciją (toliau – „nacionalinė valdžios institucija“), atsakingą už 4 dalyje nurodytų bendrųjų standartų įgyvendinimo koordinavimą ir priežiūrą.

8 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 9–12 straipsniuose.

Valstybės narės taip pat vykdo 13 straipsnyje apibrėžtas bendro pobūdžio kokybės kontrolės funkcijas.

9 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 minėtų bendrųjų standartų įgyvendinimą ir aprašomos priemonės, kurias tuo tikslu turi taikyti veiklos vykdytojai ir kiti subjektai.

2. Nacionalinė valdžios institucija raštu pateikia teisėtai suinteresuotiems veiklos vykdytojams ir subjektams atitinkamas nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos dalis.

10 straipsnis

Oro uosto saugumo programa

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

   Toje programoje aprašomi metodai ir tvarka, kurios turi laikytis oro uosto valdytojas, kad atitiktų šio reglamento ir valstybės narės, kurioje įsikūręs oro uostas, nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos reikalavimus.

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

2. Oro uosto saugumo programa pateikiama nacionalinei valdžios institucijai.

11 straipsnis

Oro vežėjų saugumo programa

1. Kiekvienas oro vežėjas parengia, taiko ir prižiūri oro vežėjo saugumo programą.

Toje programoje aprašomi metodai ir tvarka, kurios 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 aprašoma, kaip oro vežėjas kontroliuoja šių metodų ir tvarkos laikymąsi.

2. Paprašius, oro vežėjo saugumo programa pateikiama nacionalinei valdžios institucijai.

12 straipsnis

Aviacijos saugumo standartus taikančio subjekto saugumo programa

1. Kiekvienas aviacijos saugumo standartus taikantis subjektas parengia, taiko ir prižiūri saugumo programą.

Toje programoje aprašomi metodai ir tvarka, kurios turi laikytis subjektas, kad atitiktų šio reglamento ir valstybės narės, kurioje subjektas įsisteigęs, nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos reikalavimus.

Programoje taip pat aprašoma, kaip pats subjektas kontroliuoja šių metodų ir tvarkos laikymąsi.

2. Paprašius, aviacijos saugumo standartus taikančio subjekto saugumo programa pateikiama nacionalinei valdžios institucijai.

13 straipsnis

Nacionalinė kokybės kontrolės programa

1. Kiekviena valstybė narė parengia nacionalinę kokybės kontrolės programą ir užtikrina jos įgyvendinimą.

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

2. Nacionalinės kokybės kontrolės programos specifikacijos priimamos 16 straipsnio 2 dalyje numatyta tvarka.

Programa turi užtikrinti galimybę greitai aptikti trūkumus ir juos ištaisyti. Joje taip pat turi būti numatyta, kad visus atitinkamos valstybės narės teritorijoje esančius oro uostus, veiklos vykdytojus ir kitus subjektus, atsakingus už saugumo standartų taikymą, nuolat kontroliuoja įgaliota nacionalinė valdžios institucija arba tokia kontrolė vykdoma jai prižiūrint.

14 straipsnis

Komisijos patikrinimai

1. Siekdama kontroliuoti, kaip valstybės narės taiko šį reglamentą, ir nustatyti aviacijos saugumo silpnąsias vietas, Komisija, bendradarbiaudama su nacionaline valdžios institucija, atlieka patikrinimus, įskaitant oro uostų, veiklos vykdytojų ir aviacijos saugumo standartus taikančių subjektų patikrinimus. Šiuo tikslu įgaliota nacionalinė valdžios institucija raštu pateikia informaciją Komisijai apie visus jos teritorijoje esančius civilinei aviacijai naudojamus oro uostus, išskyrus tuos, kurie nurodyti 4 straipsnio 2 dalies trečioje pastraipoje.

Komisijos atliekamų patikrinimų procedūros tvirtinamos 16 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka.

2. Apie Komisijos atliekamus oro uostų, veiklos vykdytojų ir kitų aviacijos saugumo standartus taikančių subjektų patikrinimus iš anksto nepranešama.

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

Kartu su nacionalinės valdžios institucijos atsakymu ataskaita pateikiama visoms kitoms įgaliotoms nacionalinėms valdžios institucijoms.

15 straipsnis

Informacijos skleidimas

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

a) 4 straipsnio 2 dalyje minėtos priemonės ir procedūros, jei jose yra neskelbtinos saugumo informacijos;

b) 14 straipsnio 3 dalyje minėtos Komisijos patikrinimų ataskaitos ir nacionalinių valdžios institucijų atsakymai.

16 straipsnis

Komitetas

1. Komisijai padeda komitetas (toliau – „Komitetas“).

2. Darant nuorodą į šį straipsnį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnio nuostatas.

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

3. Komitetas priima savo darbo tvarkos taisykles.

17 straipsnis

Trečiosios šalys

Remiantis Sutarties 300 straipsniu, Bendrija ir trečioji šalis gali sudaryti susitarimus, kuriais pripažįstama, kad trečiojoje šalyje taikomi saugumo standartai yra lygiaverčiai Bendrijos standartams.

18 straipsnis

Nuobaudos

Valstybės narės nustato taisykles dėl nuobaudų už šio reglamento nuostatų pažeidimus taikymo ir imasi visų priemonių, užtikrinančių minėtų taisyklių įgyvendinimą. Numatytos nuobaudos turi būti veiksmingos, proporcingos ir griežtos.

19 straipsnis

Panaikinimas

Reglamentas (EB) Nr. 2320/2002 yra panaikinamas.

20 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Reglamentas taikomas nuo […], išskyrus 4 straipsnio 2 dalį, 13 straipsnio 2 dalį, 14 straipsnio 1 dalį ir 16 straipsnį, kurie taikomi nuo reglamento įsigaliojimo dienos.

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

Priimta Briuselyje,

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas	*Pirmininkas*

PRIEDAS

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

1. ORO UOSTO SAUGUMAS

1.1 Oro uosto planavimo reikalavimai

1. Projektuojant ir statant naujas oro uostų patalpas ar keičiant esamas, reikia visapusiškai atsižvelgti į šiame priede nurodytus bendrųjų standartų įgyvendinimo reikalavimus ir įgyvendinimo teisės aktus.

2. Oro uostuose nustatomos tokios zonos:

   a) oro uosto nekontroliuojamoji teritorija;

   b) oro uosto kontroliuojamoji teritorija;

   c) saugomos zonos; ir

   d) svarbiausios saugomų zonų vietos.

1.2 Patekimo kontrolė

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

2. Patekimas į saugomas zonas yra kontroliuojamas, siekiant užtikrinti, kad šias zonas nepatektų pašaliniai asmenys ir transporto priemonės.

3. Asmenys ir transporto priemonės į oro uosto kontroliuojamąją teritoriją ir saugomas zonas įleidžiami tik tuo atveju, jei jie atitinka saugumo reikalavimus.

4. Prieš išduodant įgulos nario pažymėjimą, licenciją suteikianti valstybė narė atlieka Bendrijos oro vežėjo skrydžio įgulos nario asmens patikrinimą.

5. Prieš išduodant oro uosto darbuotojo pažymėjimą, kuris suteikia leidimą patekti į saugomas zonas, valstybė narė, kurioje yra oro uostas, atlieka darbuotojo asmens patikrinimą. Šios nuostatos netaikomos skrydžio įgulos nariams, kuriems skrydžio įgulos pažymėjimai buvo išduoti pagal 4 punkto nuostatas.

1.3 Asmenų, išskyrus keleivius, ir jų vežamų daiktų patikrinimas

1. Kad į saugomas zonas nepatektų draudžiami daiktai, į saugomas zonas einantys asmenys, išskyrus keleivius, ir jų daiktai nuolat pasirinktinai tikrinami.

2. Kad į saugomų zonų svarbiausias vietas nepatektų draudžiami daiktai, tikrinami visi į tokias zonas įeinantys asmenys, išskyrus keleivius, ir jų daiktai.

1.4 Transporto priemonių tikrinimas

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

1.5 Stebėjimas, patruliavimas ir kita fizinė kontrolė

Siekiant pastebėti įtartiną asmenų elgesį, nustatyti silpnąsias vietas, kuriomis gali būti pasinaudota neteisėtiems veiksmams atlikti, ir sulaikyti žmones nuo tokių veiksmų, saugomos zonos ir visos greta esančios viešai prieinamos teritorijos yra stebimos, jose patruliuojama ir taikomi kiti fizinės kontrolės būdai.

2. DEMARKACIJOS LINIJA ATSKIRTOS ORO UOSTO ZONOS

Demarkacijos linija atskirtoje oro uosto zonoje statomi orlaiviai, kuriems taikomos 4 straipsnio 2 dalies trečioje pastraipoje minėtos alternatyvios priemonės, yra atskiriami nuo tų orlaivių, kuriems taikomi visi šiame priede pateikiami bendrieji standartai, kad nebūtų pažeisti pastariesiems orlaiviams, jų keleiviams, bagažui ir kroviniams taikomi saugumo standartai.

3. ORLAIVIO SAUGUMAS

1. Iš orlaivio išlaipinus keleivius, prieš išvykimą atliekamas orlaivio patikrinimas, siekiant įsitikinti, kad orlaivyje neliktų draudžiamų daiktų.
2. Nuo neteisėtų veiksmų turi būti apsaugotas kiekvienas orlaivis.
3. Kiekvienas orlaivis, kurio nepavyko apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų, turi būti nuodugniai patikrintas.

4. KELEIVIAI IR RANKINIS BAGAŽAS

4.1 Keleivių ir rankinio bagažo patikrinimas

1. Kad į saugomas zonas ir orlaivį nepatektų draudžiami daiktai, visi išvykstantys, su persėdimu vykstantys ir tranzito keleiviai bei jų rankinis bagažas yra tikrinami.
2. Su persėdimu vykstantys keleiviai ir jų rankinis bagažas gali būti netikrinami, kai:
   a) jie atvyksta iš šalies narės, jei Komisija ar ta valstybė narė nepateikė informacijos, kad tie keleiviai ir jų rankinis bagažas negali būti laikomi patikrintais pagal bendruosius standartus; arba
   b) jie atvyksta iš trečiosios šalies, su kuria Bendrija yra pasirašiusi 17 straipsnyje minėtą susitarimą, kuriuo pripažįstama, kad šie keleiviai ir jų rankinis bagažas buvo patikrinti pagal Bendrijos standartams lygiaverčius saugumo standartus.

3. Tranzito keleiviai ir jų rankinis bagažas gali būti netikrinami, jei:

a) jie lieka orlaivyje; arba

b) yra atskirti nuo patikrintų išvykstančių keleivių, išskyrus tuos, kurie laipinami į tą patį orlaivį; arba

c) jie atvyksta iš šalies narės, jei Komisija ar ta valstybė narė nepateikė informacijos, kad tie keleiviai ir jų rankinis bagažas negali būti laikomi patikrintais pagal bendruosius standartus; arba

d) jie atvyksta iš trečiosios šalies, su kuria Bendrija yra pasirašiusi 17 straipsnyje minėtą 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 apsaugomi nuo nesankcionuotų veiksmų nuo to momento, kai jie patikrinami, iki orlaivio, kuriuo jie skrenda, išvykimo.

2. Patikrinti išvykstantys keleiviai yra atskirti nuo atvykstančių keleivių, nebent:

a) tie keleiviai atvyksta iš šalies narės, jei Komisija ar ta valstybė narė nepateikė informacijos, kad tie atvykstantys keleiviai ir jų rankinis bagažas negali būti laikomi patikrintais pagal bendruosius standartus; arba

b) tie keleiviai atvyksta iš trečiosios šalies, su kuria Bendrija yra pasirašiusi 17 straipsnyje minėtą susitarimą, kuriuo pripažįstama, kad šie keleiviai buvo patikrinti pagal Bendrijos standartams lygiaverčius saugumo standartus.

4.3 Potencialiai pavojingi keleiviai

Potencialiai pavojingų keleivių atžvilgiu prieš išvykimą turi būti imtasi atitinkamų saugumo priemonių.

5. BAGAŽO SKYRIUJE VEŽAMAS KELEIVIŲ BAGAŽAS

5.1 Bagažo skyriuje vežamo bagažo patikrinimas

1. Visas bagažo skyriuje vežamas orlaivio keleivių bagažas, prieš pakraunant jį į orlaivį, yra tikrinamas.

2. Tranzito keleivių bagažas, vežamas bagažo skyriuje, gali būti netikrinamas, jei:

a) jis atvyksta iš šalies narės, jei Komisija ar ta valstybė narė nepateikė informacijos, kad šis bagažo skyriuje vežamas bagažas negali būti laikomas patikrintu pagal bendruosius standartus; arba

b) jis atvyksta iš trečiosios šalies, su kuria Bendrija yra pasirašiusi 17 straipsnyje minėtą 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 netikrinimas, jei jis lieka orlaivyje.

5.2 Bagažo skyriuje vežamo bagažo apsauga

Bagažo skyriuje vežti skirtą bagažą būtina apsaugoti nuo nesankcionuoto priėjimo nuo to momento, kai jis patikrinamas arba perduodamas oro vežėjui, atsižvelgiant į tai, kuris veiksmas atliekamas anksčiau, iki orlaivio, kuriuo bagažas vežamas, išskridimo.

5.3 Informacijos apie keleivius ir jų bagažą susiejimas

1. Kiekvienas bagažo skyriuje vežamo bagažo vienetas priskiriamas lydimajam arba nelydimajam bagažui. Nelydimuoju laikomas skrydžiui užsiregistravusio, tačiau į skrydį neatvykusio keleivio bagažas.

2. Nelydimasis bagažas neturi būti vežamas, nebent tas bagažas buvo atskirtas dėl aplinkybių, kurios nepriklauso nuo keleivio valios, arba bagažas turi būti papildomai tikrinamas saugumo kontrolės tikslais.

6. KROVINIAI

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 reguliuojamoji agentūra, žinomas siuntėjas arba patikimas siuntėjas patvirtina ir garantuoja, kad krovinys buvo patikrintas taikant saugumo kontrolės procedūras.

2. Į kitą orlaivį perkeliamų krovinių saugumo kontrolė atliekama vadovaujantis įgyvendinimo aktais.

3. Tranzitinis bagažas krovinių skyriuje gali būti netikrinimas, jei jis lieka orlaivyje.

6.2 Krovinių apsauga

1. Orlaiviu vežamą krovinį būtina apsaugoti nuo nesankcionuoto priėjimo nuo krovinio saugumo kontrolės momento iki orlaivio, kuriuo krovinys vežamas, išskridimo.

2. Jei po saugumo kontrolės krovinys nebuvo tinkamai apsaugotas nuo nesankcionuoto priėjimo, jį reikia patikrinti.

7. ORO VEŽĖJO PAŠTAS IR MEDŽIAGOS

Kad į orlaivį nepatektų draudžiami daiktai, visą oro vežėjo paštą ir medžiagas reikia tikrinti pagal saugumo kontrolės procedūras ir užtikrinti jų apsaugą tol, kol bus pakrauti į orlaivį.

8. ORLAIVIO ATSARGOS

Orlaivio atsargos, įskaitant maisto produktus, kuriuos ketinama laikyti ar naudoti orlaivyje skrydžio metu, turi būti patikrintos ir apsaugotos iki jų pakrovimo į orlaivį, kad į orlaivį nepatektų draudžiami daiktai.

9. ORO UOSTO ATSARGOS

Atsargos, skirtos parduoti ar naudoti oro uosto saugomose zonose, įskaitant neapmuitinamų prekių parduotuvėms ir maitinimo įstaigoms tiekiamas prekes, turi būti patikrintos pagal saugumo kontrolės procedūras, kad į šias zonas nepatektų draudžiami daiktai.

10. SKRYDŽIO SAUGUMO PRIEMONĖS

1. Nepažeidžiant taikomų aviacijos saugumo taisyklių, skrydžio metu pašaliniams asmenims draudžiama įeiti į skydžių įgulos patalpas.

2. Nepažeidžiant taikomų aviacijos saugumo taisyklių, potencialiai pavojingiems keleiviams skrydžio metu turi būti taikomos atitinkamos saugumo priemonės.

3. Jei skrydžio metu keleivis bando atlikti neteisėtus veiksmus, būtina imtis atitinkamų saugumo priemonių užkirsti kelią tokiems veiksmams.

4. Orlaivyje draudžiama turėti ginklus, išskyrus atvejus, kai atitinkama valstybė narė suteikia leidimą ir įvykdomi visi saugumo reikalavimai.

5. Skrydžio saugumo pareigūnai gali dirbti orlaivyje tik tuomet, jei jie atitinka saugumo reikalavimus ir yra tinkamai apmokyti. Valstybėms narėms paliekama teisė neleisti skrydžio saugumo pareigūnams dirbti oro vežėjų, kuriems jos išduoda licencijas, vykdomuose reisuose.

6. 1–5 dalys taikomos tik Bendrijos oro vežėjams.

11. PERSONALO ĮDARBINIMAS IR MOKYMAS

1. Įdarbinant, mokant ir atestuojant asmenis, atliekančius ar atsakingus už patikrinimus, patekimo kontrolę ar kitokią saugumo kontrolę, būtina užtikrinti, kad jie būtų tinkami tarnybai ir kompetentingi atlikti jiems patikimas pareigas.

2. Prieš išduodant oro uosto darbuotojų pažymėjimus ar skrydžio įgulos pažymėjimus, asmenys, išskyrus keleivius, kuriems reikia patekti į saugomas zonas, turi baigti saugumo mokymus.

3. Turi būti rengiami įvadiniai ir nuolatiniam žinių atnaujinimui skirti 1 ir 2 dalyje minėti mokymai.

4. 1 ir 2 dalyje minėtų asmenų mokymų instruktoriai turi būti kvalifikuoti.

12. SAUGUMO ĮRANGA

Patikrinimams, patekimo kontrolei ir kitokiai saugumo kontrolei naudojama įranga turi būti tinkama tokio pobūdžio saugumo kontrolei atlikti.