LV

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 22.9.2005
COM(2005) 429 galīgā redakcija

2005/0191 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā

(iesniegusi Komisija)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2320/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā ir spēkā no 2003. gada janvāra. Komisijas veiktajās pārbaudēs iegūtā pieredze un regulas piemērošana dalībvalstīs ikdienā liecina, ka dalībvalstīs izstrādātu nesaistošu rekomendāciju kopuma strauja ieviešana tiesību aktos ir izraisījusi daudzas problēmas, kas ietekmē regulas īstenošanu atbilstošā veidā, jo tā tika ātri sastādīta un pieņemta, reaģējot uz 2001. gada 11. septembra notikumiem.

Tāpēc minētā regula būtu jāaizstāj. Mērķis ir precizēt, vienkāršot un turpmāk saskaņot juridiskās prasības, lai sekmētu vispārēju drošību civilajā aviācijā. Jaunajā pamatregulā jānosaka tikai pamatprincipi tam, kas ir darāms, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgām iejaukšanās darbībām, bet tehniski un procedūras lēmumi par to, kā tas ir sasniedzams, jāiekļauj īstenošanas tiesību aktos.

Komisija uzskata, ka jaunā regula būs acīmredzams labāka reglamentējuma gadījums un vadošs piemērs.

- **Vispārējais konteksts**

Regula (EK) Nr. 2320/2002 tika izstrādāta traģisko ASV 2001. gada 11. septembra notikumu rezultātā, kad četras pasažieru lidmašīnas tika nolaupītas, izraisot šausminošas sekas. Tādējādi tika ātri sastādīts tiesību akta priekšlikums, un 2002. gada 1. decembrī saskaņā ar EK Līguma 251. pantā noteikto procedūru tika pieņemta Regula (EK) Nr. 2320/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās drošības jomā.

Šī regula ir spēkā apmēram 2,5 gadus, un to papildināja īstenošanas tiesību akti, kas tika izstrādāti saskaņā ar komitejas procedūru, kā tas paredzēts regulas 4. un 9. pantā. Tai ir arī viens neliels grozījums – Regula (EK) Nr. 849/2004 –, ar kuru laboja nelielas kļūdas sākotnējā tekstā.

Laika gaitā uzkrātā pieredze liecina, ka regula ir pārāk detalizēta un tā ir jāvienkāršo. Tā kā pamatregula, kas pieņemta saskaņā ar koplēmuma procedūru, ir tik sīki izstrādāta, juridiska pārskatīšana, lai ņemtu vērā tehnisku vai darbību attīstību, ir nepraktiska. Tā ir pārāk normatīva pieeja pamata tiesību aktā, kas ir jāaizstāj ar vispārīgiem principiem, vajadzības gadījumā iekļaujot sīkāk izstrādātus noteikumus īstenošanas tiesību aktos.

Atzīstot subsidiaritātes principu, Komisija uzskata, ka ir vēlama lielāka pašreizējo drošības pasākumu un procedūru saskaņošanas pakāpe. Nozares pārstāvjiem (aviolīnijām, kravu nosūtītājiem un ekspeditoriem, aprīkojuma ražotājiem) jo īpaši ir likumīga interese par lielāku saskaņošanas līmeni atvieglošanas nolūkos. Ir situācijas, kad atvieglošanu var panākt ar lielāku saskaņošanas pakāpi, nekādā veidā nesamazinot drošības līmeni. Šajā ziņā Komisija saprot, atbalsta un seko nozares vajadzībām un virzībai.

Viens piemērs saskaņošanas trūkumam ir kravu gaisa pārvadājumu drošība. Saskaņā ar Regulas (EK) 2320/2002 pielikuma 6.2. punkta b) apakšpunktu, noteikumus par pilnvarotiem pārstāvjiem var pieņemt attiecīgā varas iestāde. Rezultātā darbojas 25 valsts sistēmas un pastāv potenciāla konkurences izkropļošana, kā arī nozares pārstāvju nespēja gūt labumu no vienotā tirgus brīvībām.

Turpmāku saskaņošanu var izstrādāt sīkāk īstenošanas tiesību aktos. Kravu drošības jomā tad būs iespējams savstarpēji saistīt drošības prasības pilnvarotajiem pārstāvjiem un zināmiem

nosūtītājiem ar apstiprinātā komersanta jēdzienu, kas ir izstrādāts Kopienas muitas tiesību aktos.

Lielāka saskaņošanas pakāpe ir arī būtisks „vienas pieturas drošības" principa elements. Saskaņā ar šo principu, tranzīta pasažieri, bagāža un kravas, kā arī pasažieri, bagāža un kravas, kas turpina ceļu ar citu gaisa kuģi, nav atkārtoti jāpārbauda, jo tiek uzskatīts, ka drošības pamatprasības lidostā, no kuras tie izlidoja, bija izpildītas. Turklāt tas ir elements, kas dod labumu uzņēmējiem, kas darbojas augsti konkurējošā tirgū.

Regulas pārskatīšana vienkāršošanas un saskaņošanas nolūkos var arī nodrošināt papildu skaidrību. Elementu sarežģītība regulā liecina, ka pastāv dažādas juridisko prasību interpretācijas iespējamības. Arī dažas teksta daļas ir neskaidras. Skaidrība sekmēs drošības standartu efektīvu īstenošanu un juridisku noteiktību.

Ierosinātajā jaunajā regulā tiks risināti šādi jautājumi, uzlabojot tiesību akta vispārēju skaidrību un juridisku noteiktību (un tādējādi kvalitāti) un līdz ar to samazinot kļūdainas interpretācijas iespēju.

Jau ir pieminēts, ka situācija ir sarežģīta tāpēc, ka koplēmuma procedūrā pieņemtais tiesību akts ietver sīki izstrādātus darbības un tehniskus standartus. Komisija uzskata, ka spēja strauji reaģēt/darboties, ņemot vērā jaunus riskus, kas rodas laika gaitā, ir ļoti nozīmīga vispārējā drošības līmeņa uzlabošanai. Šādai spējai strauji reaģēt/darboties vajadzības gadījumā jādod priekšroka salīdzinājumā ar iespējamām bažām par institucionālu līdzsvaru tiesību aktu izstrādē. Šāda pieeja nekādā gadījumā neierobežo Eiropas Parlamenta izpētes atrunu attiecībā uz īstenošanas tiesību aktiem, kas tiek pieņemti, izmantojot komitoloģijas procedūru.

Visbeidzot bažas rada arī tas, ka pašreizējā regula ir pieejama atklātībai. Tātad jebkādi tās grozījumi arī būs pieejami atklātībai. Komisijas skatījumā nebūtu vēlams, lai sīki izstrādāti drošības pasākumi un procedūras būtu pieejamas atklātībai, jo iespējamie teroristi varētu izmantot informāciju, lai sameklētu vājos punktus aviācijas drošībā un veiktu nelikumīgas darbības. Tāpat sabiedrības interesēs nebūtu arī publiskot jaunas izstrādes drošības jomā. Šo jautājumu var atrisināt, sīku informāciju par darbībām iekļaujot īstenošanas tiesību aktos.

- **Pašreizējie noteikumi priekšlikuma darbības jomā**

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 2320/2002 ir izklāstīti kopīgi noteikumi civilās aviācijas drošības jomā. Priekšlikuma mērķis ir aizstāt minēto tiesību aktu.

- **Atbilstība pārējiem Eiropas Savienības politikas virzieniem un mērķiem**

Priekšlikuma mērķis ir aizstāt pašreizējo regulu, lai nodrošinātu labāku tiesību aktu, kas ir balstīts uz četriem principiem: vienkāršošana, saskaņošana, precizēšana un drošības līmeņu paaugstināšana.

2. KONSULTĀCIJAS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

- **Konsultācijas ar ieinteresētajām personām**

Konsultāciju metodes, galvenās mērķa nozares un respondentu vispārējs raksturojums

Galvenās ieinteresēto personu organizācijas, kas pārstāv aviolīnijas, lidostas, pilotus un krāvu apstrādes uzņēmumus, ir aktīvi iesaistītas darba grupā, kura atbalsta Komisiju, izstrādājot standartus, kas ir iestrādāti Komisijas priekšlikumā.

Atbilžu kopsavilkums un kā šīs atbildes ņemtas vērā

Ieinteresēto pušu organizācijas kopumā atbalsta, ka pamatregulā samazina informācijas detalizācijas pakāpi, ar nosacījumu, ka tās arī var aktīvi piedalīties papildu īstenošanas tiesību aktu izstrādē.

- **Ekspertu zināšanu apkopošana un izmantošana**

Ārējo ekspertu iesaistīšana nebija nepieciešama.

- **Ietekmes novērtējums**

Ņemot vērā, ka priekšlikuma mērķis ir aizstāt pašreizējo pamatregulu, priekšlikuma pieņemšana neradīs ietekmi. Tādēļ tika uzskatīts, ka šādos apstākļos visatbilstošākais ir dialogs ar ieinteresēto personu organizācijām, nevis oficiāls ietekmes novērtējums.

Tiesību aktam nav sociālas ietekmes vai ietekmes uz vidi.

3. PRIEKŠLIKUMA TIESISKIE ELEMENTI

- **Ierosinātās rīcības kopsavilkums**

Komisija, pārskatot Regulu (EK) Nr. 2320/2002, nevēlas pēc būtības mainīt savu kompetenci civilās aviācijas drošības jomā, ar vienu izņēmumu. Tā drīzāk ierosina mainīt līdzsvaru starp noteikumiem, kas paredzēti pamatregulā (pašreizējā Regula (EK) Nr. 2320/2002, kas grozīta ar Regulu (EK) Nr. 849/2003), un noteikumiem, kas ir paredzēti īstenošanas tiesību aktos, no kuriem septiņi pašlaik ir spēkā: Komisijas Regulas (EK) Nr. 622/2003, 1217/2003, 1486/2003, 68/2004, 1138/2004, 781/2005 un 857/2005.

Tādējādi Regulu (EK) Nr. 2320/2002 aizstās vienkāršota, skaidrāka regula, kurā ir noteikti vispārēji principi. No pamatregulas izslēgtā informācija tiks iekļauta īstenošanas tiesību aktos, kuros tiks izdarīti attiecīgi grozījumi.

Šajā sakarā ir jāatzīmē, ka tiesību akta priekšlikuma teksts ir aptuveni uz pusi īsāks par spēkā esošās regulas tekstu.

Vienīgā papildu atbildības joma attiecas uz noteikumiem par pasākumiem lidojuma laikā. Tā aptver dažādus jautājumus, piemēram, iekļuve pilota kabīnē, nedisciplinēti pasažieri un par lidojuma drošību atbildīgie drošības darbinieki („*sky marshals*"). Pašlaik nav Kopienas tiesību aktu, kas aptvertu drošības pasākumus lidojuma laikā. Saskaņā ar Komisijas viedokli, saskaņotus noteikumus vislabāk var izstrādāt kā aviācijas drošības tiesību aktu elementu, izmantojot īstenošanas tiesību aktus. Tomēr ir jāuzsver, ka šādi īstenošanas tiesību akti tiks izstrādāti tikai tad, kad šādi noteikumi tiks uzskatīti par nepieciešamiem Kopienas līmenī. Tāpat arī jāatzīmē, ka Komisijai nav nodoma uzspiest dalībvalstīm apstiprināt par lidojuma drošību atbildīgos drošības darbiniekus, kas lidojuma laikā atrastos gaisa kuģī, un ka priekšlikums nekādā veidā nav vērsts uz to, lai mainītu pašreizējo suverenitāti šajā jautājumā.

- **Tiesiskais pamats**

EK Līguma 80. panta 2. punkts.

- **Subsidiaritātes princips**

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav Kopienas ekskluzīvā kompetencē.

Dalībvalstis nevar pietiekami labi sasniegt priekšlikuma mērķus turpmāk izklāstīta(u) iemesla(u) dēļ.

Ņemot vērā Kopienas aviācijas drošības jautājumu plašo apmēru un iekšējā aviācijas tirgus ļoti moderno iezīmi, mērķus Kopienas līmenī var sasniegt labāk nekā valsts līmenī.

Ar Kopienas rīcību priekšlikuma mērķi tiks labāk sasniegti turpmāk izklāstīta(u) iemesla(u) dēļ.

Piemērojot spēkā esošo regulu, jau ir kļuvis skaidrs, kāpēc darbība Kopienas līmenī ir visatbilstošākā.

Pašreizējās regulas piemērošanas pieredze liecina, ka Kopienas pieeja aviācijas drošībai kāpina gan vispārējus standartus, gan arī savstarpēju uzticēšanos starp dalībvalstīm.

Tāpat kā gadījumā ar pašreizējo tiesību aktu, kas tiks aizstāts ar šo priekšlikumu, ierosinātā jaunā akta tiesību akta mērķi ir labāk sasniedzami Kopienas līmenī, ņemot vērā aviācijas drošības jautājumu plašo apmēru Kopienā un iekšējā aviācijas tirgus moderno iezīmi.

Tādēļ priekšlikums atbilst subsidiaritātes principam.

- **Proporcionalitātes princips**

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam turpmāk izklāstīta(u) iemesla(u) dēļ.

Tāpat kā gadījumā ar pašreizējo tiesību aktu, ierosinātajā jaunajā tiesību aktā noteikti kopēji pamata standarti, bet draudu gadījumā dalībvalstīm ir ļauts piemērot stingrākus pasākumus.

Priekšlikumā nav risināts drošības pasākumu finansēšanas jautājums. Jautājums par to, vai par drošību būtu jāmaksā valstij vai nozarei, bija galvenais apspriežu temats Regulas 2320/2002 pieņemšanas laikā. Secinājumā Iestāžu deklarācijā tika pieņemts, ka Komisijai jāveic pētījums, „jo īpaši par to, kādā veidā [aviācijas drošības] finansēšana tiek sadalīta starp valsts iestādēm un uzņēmumiem, un jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei rezultāti un priekšlikumi, ja ir nepieciešams". Šāds pētījums tika veikts, un tā rezultāti publicēti 2004. gada septembrī Komisijas tīmekļa vietnē: http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Uz ziņojuma secinājumu pamata tiks izveidots Komisijas paziņojums, kurā tiks aplūkota drošības finansēšana visos transporta veidos. Šī darbība ir paredzēta Komisijas 2005. gada darba programmā, un tās paredzamais beigu datums ir 2005. gada nogale. Tādējādi likumdošanas iniciatīva par Regulas 2320/2002 aizstāšanu ir izstrādāta, nekaitējot ne turpmākajam Komisijas paziņojumam, ne veidam, kādā drošību šobrīd finansē Kopienā.

- **Instrumentu izvēle**

Ierosinātie instrumenti: regula.

Citi līdzekļi nebūtu atbilstoši turpmāk izklāstīta(u) iemesla(u) dēļ.

Priekšlikums aizstāj pašreizējo regulu. Sākotnēji tika uzskatīts, ka regula ir visatbilstošākais instruments, a) lai nodrošinātu vienotu noteikumu piemērošanu Kopienā un b) nodrošinātu kopīgu noteikumu iespējami ātrāko pieņemšanu pēc 2001. gada 11. septembra notikumiem.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikumam nav ietekmes uz Kopienas budžetu.

5. PAPILDU INFORMĀCIJA

- **Vienkāršošana**

Priekšlikumā paredzēta tiesību aktu vienkāršošana.

Laika gaitā uzkrātā pieredze liecina, ka Regula (EK) Nr. 2320/2002 ir pārāk sīki izstrādāta un tā ir jāvienkāršo. Tā kā pamatregula, kas pieņemta saskaņā ar koplēmuma procedūru, ir tik sīki izstrādāta, juridiska pārskatīšana, lai ņemtu vērā tehnisku vai darbību attīstību, ir ļoti nepraktiska.

Piemēram, regulas pielikuma 4.1.1. punktā noteikti divi pasažieru pārmeklēšanas veidi — ar rokām vai izmantojot arkveida metālu detektoru. Tomēr tuvākajā nākotnē, pateicoties jaunām tehnoloģijām, būs pieejami jauni pasažieru pārmeklēšanas veidi, kas piedāvās reālas un ļoti precīzas alternatīvas metodes, kā noteikt aizliegtus priekšmetus. Diemžēl pārmeklēšanā nevar izmantot tehnoloģijas, kas atšķiras no regulas pielikuma 4.1.1. punktā aprakstītajām

tehnoloģijām, līdz pielikums netiks atbilstoši grozīts. Ņemot vērā, ka tam ir nepieciešama koplēmuma procedūra, to nevar izdarīt ātri un bez negatīvām sekām uz aviāciju. Tas ir tikai viens no daudziem piemēriem.

Priekšlikuma pieņemšanas rezultātā tiktu atcelta Regula 2320/2002 un arī Regula 849/2004, ar kuru to grozīja. Tādējādi priekšlikums atbilst Komisijas nodomam samazināt birokrātiskās procedūras, atceļot pašreizējos tiesību aktus — „jauns vecajam" princips.

Priekšlikums ir iekļauts Komisijas darba programmā *acquis communautaire* atjauninašanai un vienkāršošanai, kā arī tās Darba un likumdošanas programmā ar atsauci 2005/TREN/016.

- **Pašreizējo tiesību aktu atcelšana**

Priekšlikuma pieņemšanas rezultātā tiks atcelti patlaban spēkā esošie tiesību akti.

- **Eiropas Ekonomikas zona**

Tā kā šā tiesību akta priekšlikums ir nozīmīgs EEZ, tā piemērošanas joma jāpaplašina attiecībā uz Eiropas Ekonomikas zonu.

- **Priekšlikuma sīks skaidrojums**

1. pantā noteikti mērķi, proti, izveidot kopīgus noteikumus civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgām iejaukšanās darbībām. 1. pants būtiski neatšķiras no Regulas (EK) Nr. 2320/2002 1. panta.

2. pantā aplūkota darbības joma. Jaunais teksts ir skaidrāks par pašreizējās regulas tekstu un sniedz juridisku noteiktību, ka regulu piemēro gan Kopienas civilās aviācijas lidostām, gan operatoriem, kas sniedz pakalpojumus šādās lidostās, gan tiesību subjektiem, kas veic drošības funkcijas attiecībā uz lidojumiem no šādām lidostām (piemēram, ēdināšanas uzņēmumi vai kravas telpas, kas atrodas ārpus lidostas perimetra).

3. pantā noteiktas definīcijas.

4. pants attiecas uz kopējiem standartiem, kas jānosaka Kopienas tiesību aktos, ieskaitot pasākumus, kas jārisina īstenošanas tiesību aktos.

Ar 5. pantu dalībvalstīm ir atļauts piemērot stingrākus drošības pasākumus. Regulas (EK) Nr. 2320/2002 6. pantā ietvertais princips paliek nemainīts. Tomēr jaunajā priekšlikumā ir iekļauta prasība, ka dalībvalstīm jāveic riska novērtējums un jāspēj vispārēji pamatot šādu rīcību, ja to pieprasa Komisija. Tas mazina ieinteresēto personu bažas, ka valsts iestādes var noteikt nozarei papildu drošības prasības, nepamatojot savu rīcību. Šis tiesību akts neierobežos dalībvalstu darbības, reaģējot uz konkrētu informāciju par draudiem, un šā panta prasības neattieksies uz paaugstinātām drošības prasībām atsevišķiem lidojumiem.

6. pants ir jauns. Tajā paredzēta situācija, kad trešā valsts pieprasa tādus drošības pasākumus lidojumiem no Kopienas lidostām, kas atšķiras no Kopienas tiesību aktos paredzētajiem pasākumiem.

7. pantā ir atkārtoti iekļauta prasība (patlaban iekļauta Regulas (EK) Nr. 2320/2002 5. panta 2. punktā), ka ikvienā dalībvalstī jābūt vienai iestādei, kas ir atbildīga par aviācijas drošības prasību īstenošanas uzraudzību un koordinēšanu.

8. līdz 12. pantā paredzēts, ka valsts, lidostas un gaisa pārvadātāji, kā arī visi citi tiesību subjekti, kas veic aviācijas drošības funkcijas, izstrādā drošības programmas. Pants īpaši neatšķiras no pašreizējā tiesību akta 5. panta 1. punkta un 5. panta 4. punkta prasībām, bet pirmo reizi Kopienas tiesību aktos ir oficiāli pieprasīts, lai drošības programmas būtu citiem tiesību subjektiem, piemēram, kravu apstrādes uzņēmumiem vai aviolīniju ēdināšanas

uzņēmumiem. Prasība par drošības programmu esamību atspoguļo pašreizējo vislabāko praksi aviācijas nozarē un nerada īpašu apgrūtinājumu nozarei vai pārvaldes iestādēm.

13. pantā noteikts, ka ikvienai dalībvalstij ir jāveic atbilstības uzraudzība, izmantojot valsts kvalitātes kontroles programmu. Šajā pantā iekļautas Regulas (EK) Nr. 2320/2002 5. panta 3. punktā un 7. panta 1. punktā noteiktās saistības.

Ar 14. pantu atļautas Komisijas pārbaudes arī Kopienas lidostās. Tas principā neatšķiras no pašreizējās Regulas (EK) Nr. 2320/2002 7. panta (2. līdz 4. punkta) noteikumiem.

15. pants attiecas uz informācijas izplatīšanu.

16. pantā noteikta Komiteja, kas atbalsta Komisiju īstenošanas tiesību aktu izstrādē. Tas būtiski neatšķiras no Regulas (EK) Nr. 2320/2002 9. panta.

17. pants aizstāj pašreizējo 10. pantu par lidojumu drošību no trešām valstīm. Tajā paredzēti nolīgumi starp Kopienu un trešām valstīm, saskaņā ar kuriem pasažierus, kas Kopienas lidostā pārsēžas uz citu gaisa kuģi, kā arī bagāžu un kravas, ko Kopienas lidostā pārkrauj citā gaisa kuģī, atkārtoti nepārmeklē un/vai nepiemēro papildu drošības pārbaudes.

18. pantā paredzētas sankcijas tiem, kas neievēro Kopienas prasības aviācijas drošības jomā. Prasība neatšķiras no pašreizējās Regulas (EK) Nr. 2320/2002 12. pantā paredzētās prasības.

Ar 19. un 20. pantu atceļ pašreizējo regulu un aizstāj to ar šo jauno tiesību aktu. Tajos paredzēta pakāpeniska regulas īstenošana, lai ar komitejas procedūru varētu atjaunināt tos spēkā esošos īstenošanas tiesību aktus, kas papildina Regulu (EK) Nr. 2320/2002, lai nodrošinātu minēto tiesību aktu atbilstību jaunajam tiesību aktam un izvairītos no robiem pašreizējās regulas atcelšanas rezultātā.

Attiecībā uz jaunā tiesību akta pielikumu, tas ir strukturēts tādā pašā veidā kā Regulas (EK) Nr. 2320/2002 pielikums. Tomēr katras pielikuma nodaļas saturs ir vienkāršots atbilstīgi vispārējiem principiem. Ja ir nepieciešami noteikumi, tie ir jāizstrādā, izmantojot īstenošanas tiesību aktus. Piemēram, jaunā 4. nodaļa par pasažieriem un rokas bagāžu ir aptuveni uz pusi īsāka par pašreizējo 4. nodaļu. Tikai 10. nodaļa par drošības pasākumiem lidojuma laikā pašreizējā regulā nav atrodama.

2005/0191 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā

(Teksts ar EEA nozīmi)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu[1],

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[2],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[3],

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru[4],

tā kā:

(1) Lai aizsargātu personas un preces Eiropas Savienībā, ir jānovērš nelikumīga iejaukšanās civilās aviācijas gaisa kuģos, nosakot kopīgus noteikumus civilās aviācijas aizsardzībai. Šis mērķis jāsasniedz, nosakot kopīgus noteikumus un kopīgus standartus aviācijas drošības jomā, kā arī mehānismus, lai uzraudzītu atbilstību.

(2) Civilās aviācijas drošības interesēs kopumā ir vēlams nodrošināt pamatu Čikāgā 1944. gada 7. decembrī parakstītās Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikuma 2002. gada aprīļa izdevuma vienotai interpretācijai.

(3) Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 16 decembra Regula (EK) Nr. 2320/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā[5] tika pieņemta pēc 2001. gada 11. septembra notikumiem Amerikas Savienotajās Valstīs.

(4) Regulas (EK) Nr. 2320/2002 saturs ir jāpārskata, ņemot vērā gūto pieredzi, un pati regula ir jāaizstāj ar jaunu tiesību aktu, lai vienkāršotu, saskaņotu un skaidrāk formulētu spēkā esošos noteikumus un uzlabotu drošības līmeni.

(5) ņemot vērā, ka drošības pasākumu un procedūru pieņemšanā vajadzīga lielāka elastība, lai izpildītu jauno riska novērtējumu prasības un nodrošinātu jaunu tehnoloģiju ieviešanu, jaunajā tiesību aktā ir jānosaka pamatprincipi tam, kas jādara, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgu iejaukšanos, neiedziļinoties tehniskajos un procedūras aspektos par minēto pamatprincipu īstenošanu.

(6) Jaunais tiesību akts ir jāattiecina uz civilās aviācijas lidostām, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā, uz operatoriem, kas sniedz pakalpojumus šādās lidostās, un uz

---

1 OJ C […], […], p. […].
2 OV C […], […], […]. lpp.
3 OV C […], […], […]. lpp.
4 OV C […], […], […]. lpp.
5 OV L 355, 30.12.2002, p. 1.

tiesību subjektiem, kas nodrošina preces un/vai pakalpojumus šādām lidostām vai izmantojot šādas lidostas.

(7) Neierobežojot 1963. gada Tokijas Konvenciju par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, Hāgas 1970. gada Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu gaisakuģu sagrābšanu un Monreālas 1971. gada Konvenciju par cīņu pret nelegālām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, jaunajā tiesību aktā ir jāaptver drošības pasākumi, kas ir piemērojami Kopienas gaisa pārvadātāju gaisa kuģos vai lidojuma laikā.

(8) Dažādi civilās aviācijas veidi ne vienmēr rada vienādu apdraudējuma līmeni. Nosakot kopējus aviācijas drošības standartus, jāņem vērā gaisa kuģa izmērs, darbības veids un/vai darbību biežums lidostās, lai atļautu atkāpju piešķiršanu.

(9) Dalībvalstīm arī ir jāļauj, pamatojoties uz riska novērtējumu, piemērot stingrākus pasākumus, nekā tie, ko paredzēts noteikt. Tomēr jāparedz iespēja Komisijai izvērtēt šos stingrākus pasākumus un pieņemt lēmumu, vai dalībvalsts var turpināt tos piemērot.

(10) Trešās valstis var lūgt piemērot pasākumus, kas ir atšķirīgi no šajā tiesību aktā paredzētajiem, attiecībā uz lidojumiem no lidostas kādā dalībvalstī uz minēto treso valsti vai virs tās teritorijas. Tomēr, neierobežojot divpusējus nolīgumus, kuros Kopiena ir līgumslēdzēja puse, ir jāparedz iespēja Komisijai izvērtēt trešās valsts pieprasītos pasākumus un izlemt, vai dalībvalsts, operators vai cits iesaistītais tiesību subjekts var piemērot prasītos pasākumus.

(11) Lai gan vienā dalībvalstī var būt divas vai vairāk struktūras vai tiesību subjekti, kas darbojas aviācijas drošības jomā, katrai dalībvalstij ir jāizraugās viena iestāde, kas būs atbildīga par drošības standartu īstenošanas koordināciju un uzraudzību.

(12) Lai noteiktu pienākumus kopējo standartu īstenošanai un aprakstītu, kādi pasākumi šim nolūkam jāveic operatoriem un citiem tiesību subjektiem, katrai dalībvalstij ir jāizveido valsts civilās aviācijas drošības programma. Turklāt katram lidostas operatoram, gaisa pārvadātājam un tiesību subjektam, kas piemēro aviācijas drošības standartus, jāizveido, jāpiemēro un jāuztur drošības programma, lai izpildītu gan jaunā tiesību akta prasības, gan piemērojamās valsts civilās aviācijas drošības programmas prasības.

(13) Lai uzraudzītu atbilstību jaunajam tiesību aktam un valsts civilās aviācijas drošības programmai, katrai dalībvalstij ir jāizveido valsts programma civilās aviācijas drošības pārbaudei un jānodrošina minētās programmas īstenošana.

(14) Lai uzraudzītu, kā dalībvalsts piemēro jauno tiesību aktu, un arī, lai noteiktu aviācijas drošības vājos punktus, Komisijai jāveic pārbaudes, tostarp pārbaudes bez iepriekšēja brīdinājuma.

(15) Īstenošanas tiesību akti, kuros noteikti kopēji pasākumi un procedūras kopējo standartu īstenošanai un kuros iekļauta slepena drošības informācija, kopā ar Komisijas pārbaudes ziņojumiem un valstu iestāžu atbildēm jāuzskata par „ES klasificēto informāciju" tādā nozīmē, kā paredzēts Komisijas 2001. gada 29. novembra Lēmumā 2001/844/EK, EOTK, Euratom, ar ko groza tās iekšējo reglamentu[6]. Minētos dokumentus nedrīkst publicēt; tie jādara pieejami vienīgi tiem operatoriem un tiesību subjektiem, kuriem ir likumīga interese.

---

[6] OV L 317, 3.12.2001, p. 1.

(16) Šīs regulas īstenošanai vajadzīgie pasākumi un procedūras jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību[7].

(17) Lai atļautu no trešās valsts atlidojušiem tranzīta pasažieriem, kas turpina ceļu, pārsēžoties uz citu gaisa kuģi, un tranzīta bagāžai, ko paredzēts pārkraut uz citu gaisa kuģi, atbrīvojumu no pārmeklēšanas saskaņā ar tā saucamo „vienas pieturas drošības" principu, kā arī, lai atļautu pasažieriem, kas ielido ar šādu reisu, atrasties kopā ar pārmeklētiem izlidojošiem pasažieriem, ir jāveicina nolīgumi starp Kopienu un trešām valstīm, kuros tiktu atzīts, ka drošības standarti, ko piemēro trešā valstī, ir līdzvērtīgi Kopienas standartiem.

(18) Ir jāparedz sankcijas par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem. Šīm sankcijām vajadzētu būt iedarbīgām, samērīgām un preventīvām,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants
Mērķi

1. Šajā regulā noteikti kopīgi noteikumi civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgām iejaukšanās darbībām.

   Tā arī nodrošina pamatu Čikāgā 1944. gadā parakstītās Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 17. pielikuma 2002. gada aprīļa izdevuma vienotai interpretācijai.

2. Šā panta 1. punktā noteikto mērķu sasniegšanas līdzekļi ir šādi:

   a) kopīgu noteikumu un kopēju standartu noteikšana aviācijas drošības jomā;

   b) mehānismi atbilstības uzraudzībai.

2. pants
Darbības joma

Šo regulu piemēro:

a) visām civilās aviācijas lidostām, kas atrodas kādas dalībvalsts teritorijā;

b) visiem operatoriem, tostarp gaisa pārvadātājiem, kas sniedz pakalpojumus a) punktā minētajās lidostās;

c) visiem tiesību subjektiem, kas darbojas no telpām, kuras atrodas lidostu telpās vai ārpus tām, un kas nodrošina preces un/vai pakalpojumus a) punktā minētajām lidostām vai izmantojot šādas lidostas.

3. pants
Definīcijas

Šajā regulā:

(1) „civilā aviācija" nozīmē jebkuru gaisa transporta darbību, gan komerciālu un nekomerciālu, gan regulāru un neregulāru, bet neieskaitot darbības, kas minētas 3. pantā Čikāgas Konvencijā par starptautisko civilo aviāciju un ko veic valsts gaisa kuģis;

---

[7] OV L 184, 17.7.1999, p. 23.

(2) „aviācijas drošība” ir to pasākumu un cilvēku un dabas resursu kopums, kuri paredzēti, lai pasargātu civilo aviāciju no nelikumīgas iejaukšanās;

(3) „operators” ir persona, organizācija vai uzņēmums, kas ir iesaistīts vai piedāvā iesaistīties gaisa transporta darbībā;

(4) „gaisa pārvadātājs” ir gaisa transporta uzņēmums, kam ir spēkā esoša darbības licence;

(5) „Kopienas gaisa pārvadātājs” ir gaisa pārvadātājs, kam ir spēkā esoša darbības licence, kuru piešķīrusi dalībvalsts saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 2407/92[8];

(6) „aizliegti priekšmeti” ir ieroči, sprāgstvielas vai citas bīstamas ierīces, priekšmeti vai vielas, ko var izmantot, lai veiktu nelikumīgas iejaukšanās darbību;

(7) „pārmeklēšana” ir tehnisku vai citu līdzekļu izmantošana, kas paredzēti aizliegtu priekšmetu identificēšanai un/vai atklāšanai;

(8) „drošības kontrole” ir tādu līdzekļu izmantošana, ar kuriem var novērst aizliegtu priekšmetu ienešanu;

(9) „piekļuves kontrole” ir tādu līdzekļu izmantošana, ar kuriem novērš nepiederošo personu vai nepiederošo transportlīdzekļu iekļūšanu;

(10) „kontrolējamā teritorija” ir lidlauka manevrēšanas laukums, tam piegulošā teritorija un ēkas vai to daļas, kam piekļuve ir ierobežota;

(11) „atklātā teritorija” ir tās lidostas daļas, tām piegulošā teritorija un ēkas vai to daļas, kas nav kontrolējamā teritorija;

(12) „ierobežotas iekļuves drošības zona” ir lidostas kontrolējamās teritorijas daļa, kurā papildus iekļuves ierobežošanai piemēro piekļuves kontroli;

(13) „norobežota zona” ir zona, kas ar piekļuves kontroli ir atdalīta no ierobežotas iekļuves drošības zonas vai, ja norobežotā zona ietilpst ierobežotas piekļuves drošības zonā, no citām lidostas ierobežotas piekļuves drošības zonām;

(14) „iepriekšējās darbības pārbaude” ir personas identitātes pārbaudāma pārbaude, ieskaitot jebkuru sodāmību, kā daļa no novērtējuma, vai persona drīkst brīvi ieiet ierobežotas iekļuves drošības zonās;

(15) „pasažieri, bagāža vai krava, kas turpina ceļu ar citu gaisa kuģi” ir pasažieri, bagāža vai krava, kas izlido ar gaisa kuģi, kas nav tas gaisa kuģis, ar kuru tie ielidoja;

(16) „tranzīta pasažieri, bagāža vai krava” ir pasažieri, bagāža vai krava, kas izlido ar to pašu gaisa kuģi, ar kuru tie atlidoja;

(17) „pasažieris, kas potenciāli var radīt problēmas” ir pasažieris, kas ir izraidīts no valsts, persona, ko nevar ielaist valstī imigrācijas dēļ, vai persona, kas ir tiesas uzraudzībā;

(18) „rokas bagāža” ir bagāža, ko paredzēts pārvadāt gaisa kuģa salonā;

(19) „reģistrētā bagāža” ir bagāža, ko paredzēts pārvadāt gaisa kuģa kravas telpā;

(20) „pasažiera reģistrētā bagāža” ir bagāža, ko pieņem pārvadāšanai gaisa kuģa kravas telpās un ko reģistrējis pasažieris, kurš atrodas šajā gaisa kuģī;

(21) „gaisa pārvadātāja pasts” ir pasts, kura sūtītājs un saņēmējs ir gaisa pārvadātājs;

---

[8] OV L 240, 24.8.1992, p. 1.

(22) „gaisa pārvadātāja materiāli” ir materiāli, kuru nosūtītājs un saņēmējs ir gaisa pārvadātājs vai kurus lieto gaisa pārvadātājs;

(23) „krava” ir jebkurš īpašums, ko paredzēts pārvadāt ar gaisa kuģi, bet kas nav bagāža, gaisa pārvadātāja pasts un gaisa pārvadātāja materiāli, un lidojumam nepieciešamie krājumi;

(24) „pilnvarotais pārstāvis” ir gaisa pārvadātājs, pārstāvis, kravas ekspeditors vai cits tiesību subjekts, kas veic kravas drošības kontroli saskaņā ar šo regulu;

(25) „zināms nosūtītājs” ir nosūtītājs, kurš dod rīkojumu pārvest kravu un kura procedūras atbilst kopīgiem drošības noteikumiem un standartiem, kas ir pietiekami, lai atļautu pārvadāt minēto kravu ar jebkuru gaisa kuģi bez tālākas pārmeklēšanas;

(26) „pazīstams nosūtītājs” ir nosūtītājs, kurš dod rīkojumu pārvest kravu un kura procedūras atbilst kopīgiem drošības noteikumiem un standartiem, kas ir pietiekami, lai atļautu pārvadāt minēto kravu ar kravas gaisa kuģi bez tālākas pārmeklēšanas;

(27) „gaisa kuģa pārbaude” ir to gaisa kuģa iekšējo daļu pārbaude, kurām varēja piekļūt pasažieri, kopā ar gaisa kuģa kravas telpu pārbaudi, lai atklātu aizliegtus priekšmetus un nelikumīgu iejaukšanos gaisa kuģī;

(28) „gaisa kuģa pārmeklēšana” ir gaisa kuģa iekšējo daļu un ārējo daļu, kurām var piekļūt, pārbaude, lai noteiktu aizliegtus priekšmetus un nelikumīgu iejaukšanos gaisa kuģī;

(29) „par lidojuma drošību atbildīgais drošības darbinieks” ir dalībvalsts algota persona ceļošanai ar dalībvalsts licencēta gaisa pārvadātāja gaisa kuģi, lai aizsargātu minēto gaisa kuģi un tajā esošās personas no nelikumīgas iejaukšanās darbībām.

4. pants

Kopējie standarti

1. Kopējie standarti civilās aviācijas aizsardzībai pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām ir noteikti pielikumā.

2. Sīki izstrādātus pasākumus un procedūras 1. punktā minēto kopējo standartu īstenošanai nosaka saskaņā ar 16. panta 2. punktā minēto procedūru.

Šādus pasākumus nosaka jo īpaši attiecībā uz:

a) pārmeklēšanas metodēm, piekļuves kontroli un citām drošības pārbaudēm;

b) gaisa kuģa pārbaužu un gaisa kuģa pārmeklēšanas metodēm;

c) aizliegtiem priekšmetiem;

d) darbības efektivitātes kritērijiem un ierīču pieņemšanas pārbaudēm;

e) prasībām darbinieku pieņemšanai darbā un apmācībai;

f) ierobežotas iekļuves drošības zonu kritisko daļu noteikšanu;

g) pilnvaroto pārstāvju, zināmu nosūtītāju un pazīstamu nosūtītāju pienākumiem un to apstiprināšanas procedūrām;

h) to personu un preču kategorijām, kurām objektīvu iemeslu dēļ piemēro īpašas drošības procedūras vai kuras atbrīvo no pārmeklēšanas, piekļuves kontroles vai citām drošības pārbaudēm.

Atkāpjoties no 1. punktā minētajiem kopējiem standartiem, pasākumus un procedūras var noteikt arī attiecībā uz pārmeklēšanu, piekļuves kontroli vai citām drošības pārbaudēm, kas lidostās vai to norobežotās zonās sniedz atbilstošu aizsardzības līmeni. Šādus alternatīvus pasākumus pamato ar iemesliem, kas attiecas uz gaisa kuģa izmēru, darbības veidu un/vai darbību biežumu attiecīgajās lidostās.

3. Dalībvalstis nodrošina 1. punktā minēto kopējo standartu piemērošanu.

5. pants

Dalībvalstu piemēroti stingrāki pasākumi

1. Dalībvalstis var piemērot stingrākus pasākumus, nekā 4. pantā paredzētie kopējie standarti. Piemērojot šādus standartus, tās rīkojas, pamatojoties uz riska novērtējumu, un saskaņā ar Kopienas tiesībām. Stingrāki pasākumi ir atbilstīgi, objektīvi, nediskriminējoši un samērīgi ar risku, kura novēršanai tie ir paredzēti.

   Dalībvalstis informē Komisiju par šādiem pasākumiem.

2. Komisija var izskatīt 1. punkta piemērošanu un, apspriedusies ar 16. panta 1. punktā minēto Komiteju, var izlemt, vai dalībvalsts var turpināt šos pasākumus.

   Komisija savu lēmumu paziņo Padomei un dalībvalstīm.

   Viena mēneša laikā pēc tam, kad Komisija paziņojusi savu lēmumu, dalībvalsts to var nodot izskatīšanai Padomē. Padome ar kvalificētu balsu vairākumu var pieņemt atšķirīgu lēmumu trīs mēnešu laikā.

3. Šā panta 1. punkta otro daļu un 2. punktu nepiemēro, ja stingrāki pasākumi attiecas uz konkrētu lidojumu konkrētā datumā.

6. pants

Trešo valstu pieprasīti drošības pasākumi

1. Neierobežojot divpusējus nolīgumus, kuros Kopiena ir līgumslēdzēja puse, dalībvalsts paziņo Komisijai par trešās valsts pieprasītiem pasākumiem, ja tie atšķiras no kopējiem standartiem, kas paredzēti 4. pantā, attiecībā uz lidojumiem no dalībvalsts lidostas uz trešo valsti vai virs tās teritorijas.

2. Pēc attiecīgās dalībvalsts pieprasījuma vai pēc savas iniciatīvas Komisija izvērtē 1. punkta piemērošanu un, apspriedusies ar 16. panta 1. punktā minēto Komiteju, var izlemt, vai dalībvalsts, operators vai cits iesaistītais tiesību subjekts var piemērot minētos pasākumus.

   Komisija savu lēmumu paziņo Padomei un dalībvalstīm.

3. Šā panta 1. un 2. punktu nepiemēro, ja:

   a) attiecīgā dalībvalsts piemēro minētos pasākumus saskaņā ar 5. pantu vai

   b) trešās valsts prasība attiecas uz konkrētu lidojumu konkrētā datumā.

7. pants

Valsts iestāde

Ja vienā dalībvalstī divas vai vairāk struktūras vai tiesību subjekti darbojas aviācijas drošības jomā, attiecīgā dalībvalsts izraugās vienu iestādi (turpmāk tekstā – „valsts iestāde”), kas ir atbildīga par 4. pantā minēto kopējo standartu īstenošanas koordināciju un uzraudzību.

8. pants

Programmas

Dalībvalstis, lidostu operatori, gaisa pārvadātāji un citi tiesību subjekti, kas piemēro aviācijas drošības standartus, ir atbildīgi par attiecīgo drošības programmu veidošanu, piemērošanu un uzturēšanu atbilstīgi 9. un 12. pantam.

Dalībvalstis papildus veic plašu kvalitātes kontroli, kas noteikta 13. pantā.

9. pants

Valsts civilās aviācijas drošības programma

1. Katra dalībvalsts izveido, piemēro un uztur valsts civilās aviācijas drošības programmu.

   Minētajā programmā definē pienākumus 4. pantā minēto kopējo standartu īstenošanai un apraksta pasākumus, kas šajā nolūkā jāveic operatoriem un citiem tiesību subjektiem.

2. Valsts iestāde rakstiski dara pieejamas valsts civilās aviācijas drošības programmas attiecīgas daļas operatoriem un tiesību subjektiem, kuriem ir likumīga interese.

10. pants

Lidostas drošības programma

1. Katrs lidostas operators izveido, piemēro un uztur lidostas drošības programmu.

   Minētajā programmā apraksta metodes un procedūras, kas jāievēro lidostas operatoram, lai izpildītu šīs regulas prasības un tās dalībvalsts valsts civilās aviācijas drošības programmas prasības, kurā atrodas lidosta.

   Programmā apraksta arī to, kā lidostas operators uzrauga atbilstību šīm metodēm un procedūrām.

2. Lidostas drošības programmu iesniedz valsts iestādei.

11. pants

Gaisa pārvadātāja drošības programma

1. Katrs gaisa pārvadātājs izveido, piemēro un uztur lidostas drošības programmu.

   Minētajā programmā apraksta metodes un procedūras, kas jāievēro gaisa pārvadātājam, lai izpildītu šīs regulas prasības un tās dalībvalsts valsts civilās aviācijas drošības programmas prasības, no kuras tas sniedz pakalpojumus.

   Programmā apraksta arī to, kā gaisa pārvadātājs uzrauga atbilstību šīm metodēm un procedūrām.

2. Pēc pieprasījuma gaisa pārvadātāja drošības programmu iesniedz valsts iestādei.

12. pants

Tiesību subjekta, kas piemēro aviācijas drošības standartus, drošības programma

1. Katrs tiesību subjekts, kas piemēro aviācijas drošības standartus, izveido, piemēro un uztur drošības programmu.

Minētajā programmā apraksta metodes un procedūras, kas jāievēro tiesību subjektam, lai izpildītu šīs regulas prasības un tās dalībvalsts valsts civilās aviācijas drošības programmas prasības, kurā tas atrodas.

Programmā apraksta arī to, kā tiesību subjekts uzrauga atbilstību šīm metodēm un procedūrām.

2. Tiesību subjekta, kas piemēro aviācijas drošības standartus, drošības programmu pēc pieprasījuma iesniedz valsts iestādei.

13. pants

Valsts kvalitātes kontroles programma

1. Katra dalībvalsts izveido valsts kvalitātes kontroles programmu un nodrošina tās īstenošanu.

Minētā programma ļauj dalībvalstij pārbaudīt civilās aviācijas drošības kvalitāti, lai uzraudzītu atbilstību šai regulai un attiecīgās valsts civilās aviācijas drošības programmai.

2. Specifikācijas valsts kvalitātes kontroles programmai pieņem saskaņā ar 16. panta 2. punktā minēto procedūru.

Programma ļauj ātri konstatēt un novērst trūkumus. Tajā arī paredzēts, ka valsts iestāde regulāri pārrauga vai uzrauga visas lidostas, operatorus un citus tiesību subjektus, kas ir atbildīgi par drošības standartu piemērošanu un atrodas attiecīgajā dalībvalstī.

14. pants

Komisijas pārbaudes

1. Komisija sadarbībā ar valsts iestādi veic pārbaudes, tostarp lidostu, operatoru un tiesību subjektu, kas piemēro aviācijas drošības standartus, pārbaudes, lai uzraudzītu, kā dalībvalstis piemēro šo regulu, un noteiktu vājos punktus aviācijas drošībā. Šajā nolūkā valsts iestāde rakstiski informē Komisiju par visām tās teritorijā esošām civilās aviācijas lidostām, kas nav lidostas, uz kurām attiecas 4. panta 2. punkta trešā daļa.

Šādu pārbaužu procedūras pieņem saskaņā ar 16. panta 2. punktā minēto procedūru.

2. Komisijas veiktas lidostu, operatoru un citu tiesību subjektu, kas piemēro aviācijas drošības standartus, pārbaudes ir bez iepriekšēja brīdinājuma.

3. Katru Komisijas pārbaudes ziņojumu dara zināmu attiecīgās dalībvalsts valsts iestādei, kura savā atbildē izklāsta pasākumus, kas veikti, lai novērstu visus konstatētos trūkumus.

Ziņojumu kopā ar valsts iestādes atbildi vēlāk dara zināmu visām pārējām valsts iestādēm.

15. pants

Informācijas izplatīšana

Lēmuma 2001/844/EK, EOTK, Euratom vajadzībām par „ES klasificētiem dokumentiem” uzskata šādus dokumentus, ko nedara publiski pieejamus:

a) 4. panta 2. punktā minētie pasākumi un procedūras, ja tajās ir slepena drošības informācija;

b) Komisijas pārbaudes ziņojumi un valsts iestāžu atbildes, kā minēts 14. panta 3. punktā.

16. pants
Komiteja

1. Komisijai palīdz komiteja (turpmāk tekstā – „komiteja”).

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.

   Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā minētais laikposms ir viens mēnesis.

3. Komiteja pieņem savu reglamentu.

17. pants
Trešās valstis

Starp Kopienu un trešo valsti saskaņā ar Līguma 300. pantu var noslēgt nolīgumu, kurā atzīts, ka trešā valstī piemērojamie standarti ir līdzvērtīgi Kopienas standartiem.

18. pants
Sankcijas

Dalībvalstis nosaka noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to izpildi. Paredzētajām sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

19. pants
Atcelšana

Regulu (EK) Nr. 2320/2002 atceļ.

20. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no […], izņemot 4. panta 2. punktu, 13. panta 2. punktu, 14. panta 1. punktu un 16. pantu, ko piemēro no spēkā stāšanās dienas.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā — priekšsēdētājs	*Padomes vārdā — priekšsēdētājs*

PIELIKUMS

KOPĒJIE STANDARTI CIVILĀS AVIĀCIJAS AIZSARDZĪBAI PRET NELIKUMĪGAS IEJAUKŠANĀS DARBĪBĀM (4. PANTS)

1. LIDOSTAS DROŠĪBA

1.1 Lidostas plānojuma prasības

1. Projektējot un būvējot jaunas lidostu ēkas vai pārveidojot esošās lidostu ēkas, pilnā mērā jāņem vērā šajā pielikumā minēto kopējo standartu īstenošanas prasības un īstenošanas tiesību aktu prasības.

2. Lidostās izveido šādas zonas:

   a) atklātā teritorija;

   b) kontrolējamā teritorija;

   c) ierobežotas iekļuves drošības zona un

   d) ierobežotas iekļuves drošības zonu kritiskās daļas.

1.2 Piekļuves kontrole

1. Piekļuvi atklātai teritorijai ierobežo, lai novērstu nepiederošo personu un transportlīdzekļu iekļūšanu šajās teritorijās.

2. Piekļuvi ierobežotas iekļuves drošības zonām kontrolē, lai novērstu nepiederošo personu un transportlīdzekļu iekļūšanu šajās zonās.

3. Personām un transportlīdzekļiem var atļaut piekļūt atklātai teritorijai un ierobežotas iekļuves drošības zonai tikai tad, ja ir izpildīti nepieciešamie drošības nosacījumi.

4. Apkalpes personas apliecību izdod tikai pēc tam, kad Kopienas gaisa pārvadātāja lidojuma apkalpes loceklis ir veiksmīgi izgājis iepriekšējās darbības pārbaudi, ko veikusi licencētāja dalībvalsts.

5. Lidostas personas apliecību, kas dod tiesības piekļūt ierobežotas iekļuves drošības zonām, izdod tikai pēc tam, kad darbinieks ir veiksmīgi izgājis iepriekšējās darbības pārbaudi, ko veikusi dalībvalsts, kurā atrodas lidosta. Tas neattiecas uz lidojuma apkalpes locekļiem, kuriem izdota apkalpes personas apliecība, kā minēts 4. punktā.

1.3 To personu, kas nav pasažieri, un tām līdzi esošu priekšmetu pārmeklēšana

1. Personas, kas nav pasažieri, un tām līdzi esošus priekšmetus pastāvīgi izlases kārtā pārmeklē, minētām personām un priekšmetiem iekļūstot ierobežotas iekļuves drošības zonās, lai novērstu aizliegtu priekšmetu nonākšanu šajās zonās.

2. Visas personas, kas nav pasažieri, un tām līdzi esošus priekšmetus pārmeklē, minētām personām un priekšmetiem iekļūstot ierobežotas iekļuves drošības zonu kritiskajās daļās, lai novērstu aizliegtu priekšmetu nonākšanu šajās zonās.

1.4 Transportlīdzekļu pārbaude

Transportlīdzekļus, kas iekļūst ierobežotas iekļuves drošības zonā, pārbauda, lai novērstu aizliegtu priekšmetu nonākšanu šajās zonās.

1.5 Uzraudzība, patruļa un citas fiziskas pārbaudes

Ierobežotas iekļuves drošības zonās un visās piegulošās publiski pieejamās zonās veic uzraudzību, patruļu un citas fiziskas pārbaudes, lai konstatētu personu aizdomīgu izturēšanos,

noteiktu neaizsargātību, ko var izmantot, lai veiktu nelikumīgas iejaukšanās darbību, un nepieļautu, ka personas veic šādas darbības.

2. LIDOSTU NOROBEŽOTĀS ZONAS

Gaisa kuģi, kas ir novietoti stāvēšanai lidostu norobežotajās zonās, uz kurām attiecas alternatīvie pasākumi, kas minēti 4. panta 2. punkta trešajā daļā, ir jānodala no gaisa kuģiem, uz kuriem pilnībā attiecas pielikumā izklāstītie kopējie standarti, lai izvairītos no gaisa kuģiem, pasažieriem, bagāžai un kravai piemērojamo drošības standartu kompromitēšanas.

3. GAISA KUĢA DROŠĪBA

1. Ja pasažieri izkāpj no gaisa kuģa, gaisa kuģim veic gaisa kuģa pārbaudi pirms izlidošanas, lai nodrošinātu, ka tajā nav aizliegtu priekšmetu.

2. Katru gaisa kuģi aizsargā no nesankcionētas iejaukšanās.

3. Katram gaisa kuģim, kas nav aizsargāts no nesankcionētas iejaukšanās, veic gaisa kuģa pārmeklēšanu.

4. PASAŽIERI UN ROKAS BAGĀŽA

4.1 Pasažieru un rokas bagāžas pārmeklēšana

1. Pārmeklē visus pasažierus, kas sāk ceļu, pasažierus, kas turpina ceļu ar citu gaisa kuģi, un tranzīta pasažierus un to rokas bagāžu, lai novērstu aizliegtu priekšmetu nonākšanu ierobežotas iekļuves drošības zonās un gaisa kuģī.

2. Pasažierus, kas turpina ceļu ar citu gaisa kuģi, un to rokas bagāžu atbrīvo no pārmeklēšanas, ja:

   a) tie ielido no dalībvalsts, ja vien Komisija vai attiecīgā dalībvalsts nav sniegusi informāciju, ka minētos pasažierus un to rokas bagāžu nevar uzskatīt par pārmeklētu atbilstīgi kopējiem standartiem, vai

   b) tie ielido no trešās valsts, ar ko Kopienai ir noslēgts 17. pantā minētais nolīgums, kurā atzīts, ka šie pasažieri un to rokas bagāža ir pārmeklēta atbilstīgi drošības standartiem, kas ir līdzvērtīgi Kopienas standartiem.

3. Tranzīta pasažierus un to rokas bagāžu atbrīvo no pārmeklēšanas, ja:

   a) tie paliek gaisa kuģī vai

   b) tie ir nošķirti no pārmeklētajiem izlidojošiem pasažieriem, kas nav pasažieri, kas ceļo ar to pašu gaisa kuģi, vai

   c) tie ielido no dalībvalsts, ja vien Komisija vai attiecīgā dalībvalsts nav sniegusi informāciju, ka minētos pasažierus un to rokas bagāžu nevar uzskatīt par pārmeklētu atbilstīgi kopējiem standartiem, vai

   d) tie ielido no trešās valsts, ar ko Kopienai ir noslēgts 17. pantā minētais nolīgums, kurā atzīts, ka šie pasažieri un to rokas bagāža ir pārmeklēta atbilstīgi drošības standartiem, kas ir līdzvērtīgi Kopienas standartiem.

4.2 Pasažieru un rokas bagāžas aizsardzība

1. Pasažierus un to rokas bagāžu aizsargā no neatļautas iejaukšanās, sākot no brīža, kad tos pārmeklē, līdz brīdim, kad izlido gaisa kuģis, ar ko tie ceļo.

2. Pārmeklētie izlidojošie pasažieri nedrīkst atrasties kopā ar ielidojušiem pasažieriem, izņemot gadījumus, kad:

   a) tie ielido no dalībvalsts, ja vien Komisija vai attiecīgā dalībvalsts nav sniegusi informāciju, ka minētos pasažierus un to rokas bagāžu nevar uzskatīt par pārmeklētu atbilstīgi kopējiem standartiem, vai

   b) pasažieri ielido no trešās valsts, ar ko Kopienai ir noslēgts 17. pantā minētais nolīgums, kurā atzīts, ka šie pasažieri un to rokas bagāža ir pārmeklēta atbilstīgi drošības standartiem, kas ir līdzvērtīgi Kopienas standartiem.

4.3 Pasažieri, kas potenciāli var radīt problēmas

Pirms izlidošanas pasažieriem, kas potenciāli var radīt problēmas, piemēro atbilstīgos drošības pasākumus.

5. REĢISTRĒTĀ BAGĀŽA

5.1 Reģistrētās bagāžas pārmeklēšana

1. Visu reģistrēto bagāžu pārbauda pirms iekraušanas gaisa kuģī.

2. Reģistrēto bagāžu, ko paredzēts pārkraut citā gaisa kuģī, var atbrīvot no pārmeklēšanas, ja:

   a) tā ir no dalībvalsts, ja vien Komisija vai attiecīgā dalībvalsts nav sniegusi informāciju, ka šo reģistrēto bagāžu nevar uzskatīt par pārmeklētu atbilstīgi kopējiem standartiem, vai

   b) tā ir no trešās valsts, ar ko Kopienai ir noslēgts 17. pantā minētais nolīgums, kurā atzīts, ka šī reģistrētā bagāža ir pārmeklēta atbilstīgi drošības standartiem, kas ir līdzvērtīgi Kopienas standartiem.

3. Tranzīta reģistrēto bagāžu var atbrīvot no pārmeklēšanas, ja tā paliek gaisa kuģī.

5.2 Reģistrētās bagāžas aizsardzība

Reģistrētu bagāžu, ko paredzēts pārvadāt ar gaisa kuģi, aizsargā no neatļautas iejaukšanās no brīža, kad to pārmeklē, vai kad gaisa pārvadātājs to pieņem pārvadāšanai, atkarībā no tā, kas ir agrāk, līdz brīdim, kad aizlido gaisa kuģis, uz kura to paredzēts pārvadāt.

5.3 Bagāžas identificēšana

1. Katru reģistrētās bagāžas vienību marķē kā pasažiera reģistrēto bagāžu vai kā bagāžu bez pasažiera. Reģistrēto bagāžu, kas pieder pasažierim, kas ir reģistrējies lidojumam, bet neatrodas gaisa kuģī, marķē kā bagāžu bez pasažiera.

2. Reģistrēto bagāžu, kas ir bez pasažiera, nepārvadā, izņemot gadījumus, kad bagāža tikusi nošķirta no pasažiera neatkarīgu iemeslu dēļ vai kad tai tika veiktas papildu drošības pārbaudes.

6. KRAVAS

6.1 Drošības pārbaudes kravām

1. Visām kravām veic drošības pārbaudi pirms iekraušanas gaisa kuģī. Gaisa pārvadātājs nedrīkst pieņemt kravu pārvadāšanai gaisa kuģī, ja vien pilnvarotais pārstāvis, zināms nosūtītājs vai pazīstams nosūtītājs nav apstiprinājis un apliecinājis drošības pārbaužu piemērošanu.

2. Kravām, ko paredzēts pārkraut citā gaisa kuģī, veic drošības pārbaudi, kā noteikts īstenošanas tiesību aktā.

3. Tranzīta kravu var atbrīvot no drošības pārbaudes, ja tā paliek gaisa kuģī.

6.2 Kravas aizsardzība

1. Kravu, ko paredzēts pārvadāt ar gaisa kuģi, aizsargā no neatļautas iejaukšanās no brīža, kad piemēro drošības pārbaudes, līdz brīdim, kad izlido gaisa kuģis, uz kura to paredzēts pārvadāt.

2. Kravu, kas nav atbilstīgi aizsargāta no neatļautas iejaukšanās pēc drošības pārbaužu veikšanas, pārmeklē.

7. GAISA PĀRVADĀTĀJA PASTS UN MATERIĀLI

Gaisa pārvadātāja pastam un gaisa pārvadātāja materiāliem veic drošības pārbaudi un tad aizsargā līdz iekraušanai gaisa kuģī, lai novērstu aizliegtu priekšmetu nonākšanu gaisa kuģī.

8. LIDOJUMAM NEPIECIEŠAMIE KRĀJUMI

Lidojumam nepieciešamiem krājumiem, tostarp pārtikai, ko paredzēts pārvadāt vai lietot gaisa kuģī, veic drošības pārbaudes un pēc tam aizsargā, līdz to iekrauj gaisa kuģī, lai novērstu aizliegtu priekšmetu nonākšanu gaisa kuģī.

9. LIDOSTU KRĀJUMI

Krājumiem, ko paredzēts pārdot vai lietot lidostu ierobežotas iekļuves drošības zonās, ieskaitot krājumus beznodokļu veikaliem un restorāniem, veic drošības pārbaudi, lai novērstu aizliegtu priekšmetu nonākšanu šajās zonās.

10. DROŠĪBAS PASĀKUMI LIDOJUMA LAIKĀ

1. Neierobežojot piemērojamos aviācijas drošības noteikumus, nepiederošās personas nedrīkst ieiet gaisa kuģa apkalpes nodalījumā lidojuma laikā.

2. Neierobežojot piemērojamos aviācijas drošības noteikumus, pasažieriem, kas potenciāli var radīt problēmas, piemēro atbilstīgus drošības pasākumus lidojuma laikā.

3. Ja lidojuma laikā pasažieris mēģina veikt nelikumīgas iejaukšanās darbību, piemēro atbilstīgus drošības pasākumus, lai šādu darbību novērstu.

4. Gaisa kuģī nedrīkst ienest ieročus, ja vien attiecīgā dalībvalsts nav devusi atļauju un ja vien nav izpildīti nepieciešamie drošības nosacījumi.

5. Par lidojuma drošību atbildīgo drošības darbinieku var izmantot darbam gaisa kuģī tikai tad, ja ir izpildīti nepieciešamie drošības nosacījumi un mācības. Dalībvalstis saglabā tiesības neatļaut izmantot par lidojuma drošību atbildīgos drošības darbiniekus valstu licencēto gaisa pārvadātāju gaisa kuģos.

6. 1. līdz 5. punkts attiecas vienīgi uz Kopienas gaisa pārvadātājiem.

11. DARBINIEKU PIEŅEMŠANA UN MĀCĪBAS

1. Personas, kas veic pārmeklēšanu, piekļūšanas kontroli vai citas drošības pārbaudes, vai ir atbildīgas par minēto darbību veikšanu, pieņem darbā, apmāca un sertificē, lai

nodrošinātu, ka tās ir piemērotas darbam un ir kompetentas veikt pienākumus, kas tām tiks uzticēti.

2. Personas, kas nav pasažieri un kam nepieciešama piekļuve ierobežotas iekļuves drošības zonām, saņem apmācību drošības jomā, pirms tām izdod lidostas personas apliecību vai apkalpes personas apliecību.

3. Šā panta 1. un 2. punktā minētās mācības īsteno tūlīt pēc pieņemšanas darbā un periodiski atkārto.

4. Instruktori, kas ir iesaistīti 1. un 2. punktā minēto personu apmācībā, ir kvalificēti.

12. DROŠĪBAS IEKĀRTAS

Iekārtas, ko izmanto pārmeklēšanai, piekļuves kontrolei un citām drošības pārbaudēm, ir piemērotas attiecīgo drošības pārbaužu veikšanai.