KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 22.9.2005
COM(2005) 429 konč

2005/0191 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o skupnih pravilih na področju varnosti civilnega letalstva

(predložila Komisija)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

- **Utemeljitev in cilji predloga**

Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2320/2002 o določitvi skupnih pravil na področju varnosti civilnega letalstva velja od januarja 2003. Izkušnje, pridobljene na podlagi inšpekcijskih pregledov Komisije in vsakodnevne uporabe uredbe s strani držav članic kažejo, da je takojšnje preoblikovanje v zakonodajo skupine nezavezujočih priporočil, ki so jih razvile države članice, zaradi hitre priprave in sprejetja uredbe kot odziva na dogodke 11. septembra 2001, pripeljalo do številnih težav, ki vplivajo na njeno izvajanje na bolj resen način.

Zato je ustrezno, da se ta uredba nadomesti. Cilj je nadalje jasno opredeliti, poenostaviti in uskladiti pravne zahteve z namenom krepitve splošne varnosti na področju civilnega letalstva. V novi okvirni uredbi naj bodo določena le osnovna načela, kaj je treba storiti za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, v izvedbenih aktih pa naj bodo določeni tehnični in postopkovni sklepi, kako se to doseže.

Komisija je mnenja, da bo nova uredba jasen in vodilen primer boljše pravne ureditve.

- **Splošne razmere**

Uredba (ES) št. 2320/2002 je bila razvita zaradi grozljivih dogodkov 11. septembra 2001 v ZDA, ko so bila ugrabljena štiri potniška letala s strašnimi posledicami. Zaradi tega je bil nemudoma oblikovan zakonodajni predlog in 16. decembra 2002 je bila po postopku iz člena 251 Pogodbe ES sprejeta Uredba (ES) št. 2320/2002 o določitvi osnovnih zahtev za varnost na področju letalstva.

Ta uredba je zdaj v veljavi približno dve leti in pol in je bila dopolnjena z izvedbeno zakonodajo, razvito v okviru komitologije, kot predvidevata člena 4 in 9 uredbe. Opravljena je bila tudi manjša revizija (Uredba (ES) št. 849/2004), ki je popravila nekaj manjših napak v izvirnem besedilu.

Izkušnje so pokazale, da je uredba preveč podrobna in jo je treba poenostaviti. Taka visoka stopnja podrobnosti v okvirni zakonodaji, sprejeti po postopku soodločanja, praktično otežuje pravno prilagoditev, ki upošteva tehnični ali operativni razvoj dogodkov. Tak pristop v okvirni zakonodaji predpisuje preveč podrobno, zato ga je treba nadomestiti s splošnimi načeli, podrobnosti pa se po potrebi dodajo v izvedbeni zakonodaji.

Ob priznavanju načela subsidiarnosti je Komisija mnenja, da je zaželena višja stopnja usklajenosti varnostnih ukrepov in postopkov, kakor je sedanja. Zlasti industrija (letalski prevozniki, špediterji in odpravniki tovora, proizvajalci opreme) ima legitimen interes za višjo stopnjo usklajenosti zaradi lažje rabe. Obstajajo razmere, kjer se lažja raba doseže z večjo usklajenostjo, ne da bi bila varnost ogrožena na kakršen koli način. Glede tega Komisija razume, podpira in spremlja potrebe in usmeritve industrije.

Primer pomanjkanja usklajenosti je varnost letalskega tovora. Točka 6.2(b) Priloge k Uredbi (ES) 2320/2002 omogoča, da pravila za registrirane agente opredeli ustrezen organ. Zaradi tega je vzpostavljenih 25 nacionalnih sistemov in posledično obstaja možnost izkrivljanja konkurence in nezmožnosti industrije, da bi imela koristi od svoboščin enotnega trga.

Nadaljnje usklajevanje se lahko bolj podrobno razvije v izvedbeni zakonodaji. V primeru varnosti tovora bo tako mogoče medsebojno povezati varnostne zahteve za registrirane agente

in znane špediterje s konceptom pooblaščenih gospodarskih subjektov, ki je razvit v carinski zakonodaji Skupnosti.

Povečano usklajevanje je tudi sestavni element „enkratnega varnostnega pregleda“ - koncepta, kjer za tranfserne in tranzitne potnike, prtljago in tovor ni potreben ponoven pregled, saj se zaupa, da so bile izpolnjene izhodiščne stopnje varnosti na izvornem letališču odhoda. Spet je to seveda element, ki koristi subjektom, ki delujejo na visoko konkurenčnem trgu.

Poleg prilagoditve uredbe zaradi poenostavljanja in usklajevanja, prilagoditev uredbe lahko zagotovi nadaljnjo jasnost. Kompleksnost elementov v uredbi je pokazala, da obstaja možnost različnih razlag pravnih zahtev. Deli besedila so tudi dvoumni. Jasnost bo prispevala k učinkovitemu izvajanju varnostnih standardov ter pravni varnosti.

Predlagana nova uredba bi skušala reševati taka vprašanja z izboljšanjem splošne jasnosti in pravne varnosti (in posledično kakovosti) zakonodaje in s tem zmanjševanjem možnosti za napačno razlago.

Omenili smo že togost, ki je posledica podrobnih operativnih in tehničnih standardov v zakonodaji, sprejeti na podlagi soodločanja. Komisija je mnenja, da je sposobnost hitrega reagiranja (delovanja) glede na tveganja, ki stalno nastajajo, izrednega pomena za izboljšanje splošne ravni varnosti. Ta sposobnost hitrega reagiranja (delovanja), če je to potrebno, odtehta morebitne pomisleke glede institucionalnega ravnovesja pri razvoju zakonodaje. Tak pristop seveda ne posega v preučitveni pridržek, ki ga ima Evropski parlament za izvedbeno zakonodajo, ki je sprejeta v okviru komitološkega procesa.

Končno je treba upoštevati, da je sedanja uredba v javni uporabi. Posledično bodo v javni uporabi tudi vse spremembe. Komisija meni, da ni zaželeno, da so podrobni varnostni ukrepi in postopki na razpolago javnosti, saj bi lahko potencialni teroristi uporabili te informacije za odkrivanje šibkih točk v letalski varnosti z namenom storitve nezakonitih dejanj. Podobno tudi ni v interesu javnosti, da se objavlja razvoj dogodkov na področju varnosti. Ta problem se lahko reši z vključitvijo operativnih podrobnosti v izvedbeno zakonodajo.

- **Sedanje določbe na področju, na katerega se nanaša predlog**

Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2320/2002 določa skupna pravila na področju varnosti civilnega letalstva. Namen predloga je nadomestitev tega pravnega akta.

- **Skladnost z drugimi politikami in cilji Unije**

Namen predloga je nadomestitev sedanje uredbe zaradi vzpostavitve boljše zakonodaje, ki temelji na štirih načelih: na načelu poenostavitve, uskladitve, pojasnitve in krepitve stopenj varnosti.

2. POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANKAMI IN PRESOJA VPLIVOV

- **Posvetovanje z zainteresiranimi strankami**

Metode posvetovanja, glavna ciljna področja in splošni profil udeležencev

Ključne zainteresirane organizacije, ki predstavljajo letalske prevoznike, letališča, pilote in upravljavce tovora, so bile vse dejavno udeležene v delovno skupino, ki je pomagala Komisiji pri razvijanju standardov, ki so zajeti v njenem predlogu.

Povzetek odgovorov in na kakšen način so bili upoštevani

Zainteresirane organizacije v splošnem podpirajo cilj zmanjšati stopnjo podrobnosti v okvirni zakonodaji, pod pogojem, da lahko igrajo dejavno vlogo pri razvoju dopolnilne izvedbene zakonodaje.

- **Zbiranje in uporaba strokovnega znanja**

Zunanje strokovno znanje ni bilo potrebno.

- **Presoja vplivov**

Glede na to, da je cilj predloga nadomestitev sedanje okvirne uredbe, njegovo sprejetje samo po sebi ne bo imelo nobenega vpliva. Zato se je štelo, da je, namesto formalne presoje vplivov, v danih razmerah bolj ustrezen dialog z zainteresiranimi organizacijami.

Zakonodaja nima socialnih ali okoljskih vplivov.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

- **Povzetek predlaganega ukrepa**

Razen ene izjeme Komisija s prilagoditvijo Uredbe (ES) št. 2320/2002 ne želi vsebinsko spremeniti svojih pristojnosti na področju varnosti civilnega letalstva. Kar predlaga, je sprememba v ravnotežju pravnih določb med tistimi, ki so določene v okvirni zakonodaji (sedanja Uredba (ES) št. 2320/2002, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 849/2003), in tistimi, ki so določene v izvedbeni zakonodaji, ki je trenutno sestavljena iz sedmih aktov: Uredbe Komisije (ES) št. 622/2003, 1217/2003, 1486/2003, 68/2004, 1138/2004, 781/2005 in 857/2005.

Tako bi bila Uredba (ES) št. 2320/2002 nadomeščena z poenostavljeno, bolj jasno uredbo, ki bi določala splošna načela. Tiste podrobnosti, ki bi bile odstranjene iz okvirne zakonodaje, bi bile vključene v izvedbeno zakonodajo, ki bi bila ustrezno spremenjena.

V zvezi s tem je treba opozoriti, da je predlog približno pol krajši od sedanje uredbe.

Edina dodatna pristojnost, ki jo želi Komisija, se nanaša na pravila za varnostne ukrepe med letom. Zajema različne teme, kot je dostop do pilotove kabine, nemirni potniki in uradne osebe za varnost med letom („letalski šerifi“). Trenutno ni zakonodaje Skupnosti, ki bi zajemala varnostne ukrepe med letom. Komisija meni, da bi bilo usklajena pravila kot del zakonodaje o varnosti na področju letalstva najbolje obravnavati v okviru izvedbene zakonodaje. Vendar pa je treba poudariti, da bo taka izvedbena zakonodaja razvita le, če in ko se bo štelo, da so taka pravila potrebna na ravni Skupnosti. Treba je tudi poudariti, da Komisija nima nobenega namena siliti države članice, da bi sprejele v zrakoplov uradne osebe za varnost med letom, in predlog na noben način nima namena spremeniti sedanje suverenosti na tem področju.

- **Pravna podlaga**

Člen 80(2) Pogodbe ES

- **Načelo subsidiarnosti**

Načelo subsidiarnosti velja, v kolikor predlog ne sodi v izključno pristojnost Skupnosti.

Države članice ne morejo v zadostni meri doseči ciljev predloga iz naslednjih razlogov.

Glede na to, da imajo zadeve letalske varnosti razsežnost Skupnosti, in da je notranji letalski trg zelo napreden, se lahko cilje lažje doseže na ravni Skupnosti kakor na nacionalni ravni.

Ukrepi Skupnosti bodo bolje dosegli cilje predloga iz naslednjih razlogov.

Sedanja uredba je že pokazala, zakaj so ukrepi na ravni Skupnosti najbolj ustrezni.

Sedanja uredba je že pokazala, da pristop do letalske varnosti na ravni Skupnosti viša tako splošne standarde kot vzajemno zaupanje med državami članicami.

Kot velja za sedanjo zakonodajo, ki jo ta predlog namerava nadomestiti, se cilje predlaganega novega akta lažje doseže na ravni Skupnosti glede na to, da imajo zadeve letalske varnosti razsežnost Skupnosti, in da je notranji letalski trg zelo napreden.

Predlog je zato v skladu z načelom subsidiarnosti.

- **Načelo sorazmernosti**

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti zaradi v nadaljevanju navedenega(-ih) razloga(-ov).

Kot velja za sedanjo zakonodajo, predlagani novi akt določa skupne izhodiščne standarde, vendar pa dovoljuje državam članicam, da uporabijo strožje ukrepe, če nevarnost to zahteva.

Predlog ne obravnava vprašanja financiranja varnosti. Kdo naj plača za varnost – industrija ali država – je bila glavna tema razprave med sprejemanjem Uredbe 2320/2002. Takratni sklep je bila zaveza v obliki medinstitucionalne izjave, da naj Komisija opravi študijo, ki obravnava „zlasti način, kako se financiranje [varnosti na področju letalstva] deli med javnimi organi in subjekti ter predložitev Evropskemu parlamentu in Svetu rezultate in predloge, če je to potrebno.“ Taka študija je bila opravljena in rezultati so bili objavljeni septembra 2004 ter dani na spletne strani Skupnosti: http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Sklepe poročila je treba uporabiti kot podlago za sporočilo Komisije, ki bo obravnavalo financiranje varnosti po vseh vrstah prevoza. Ti ukrepi so predvideni v programu dela Komisije za leto 2005, predvideni datum dokončanja teh ukrepov pa je konec leta 2005. Zakonodajna pobuda za nadomestitev Uredbe 2320/2002 je bila tako dana brez poseganja v prihodnje sporočilo Komisije ali v način, na katerega se varnost financira po Skupnosti zdaj.

- **Izbira instrumentov**

Predlagani instrumenti: uredba.

Druga sredstva ne bi bila primerna zaradi naslednjega(-ih) razloga(-ov).

Predlog nadomešča obstoječo uredbo. Uredba se je prvotno štela za najbolj ustrezen instrument a) za zagotavljanje enotne uporabe pravil v Skupnosti in b) za zagotavljanje čim hitrejšega sprejetja skupnih pravil po dogodkih 11. septembra 2001.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Skupnosti.

5. DODATNE INFORMACIJE

- **Poenostavitev**

Predlog predvideva poenostavitev zakonodaje.

Izkušnje so pokazale, da je Uredba (ES) št. 2320/2002 preveč podrobna, in jo je treba poenostaviti. Tako visoka stopnja podrobnosti v okvirni zakonodaji, sprejeti po postopku soodločanja, praktično zelo otežuje pravno prilagoditev, ki upošteva tehnični ali operativni razvoj dogodkov.

Kot primer, točka 4.1.1 Priloge k uredbi določa dva načina, kako se potnike lahko pregleduje – ročno ali s prehodnim detektorjem kovin, skozi katerega potnik vstopi. Vendar pa bodo v bližnji prihodnosti nove oblike pregledovanja potnikov, osnovane na tehnologiji, ponudile realističen in zelo natančen alternativen način odkrivanja prepovedanih predmetov. Žal drugih tehnologij, razen tistih, ki so opisane v točki 4.1.1 Priloge k uredbi, ni mogoče uporabljati za ta namen, dokler se priloga ustrezno ne spremeni. Ker je za to potreben postopek soodločanja, tega ni mogoče opraviti hitro, saj bi lahko imelo za posledico možne negativne učinke na letalstvo. To je le en primer izmed mnogih.

Sprejetje predloga bi imelo za posledico razveljavitev Uredbe 2320/2002 in tudi Uredbe 849/2004, ki jo je spremenila. Predlog tako sledi zavezi Komisije o odpravi nepotrebnih postopkov, tako da najprej razstavi obstoječo zakonodajo – načelo „novo za staro“.

Predlog je vključen v tekoči program Komisije za posodabljanje in poenostavljanje pravnega reda Skupnosti ter njenega programa dela in zakonodajnega načrta pod sklicem 2005/TREN/016.

- **Razveljavitev sedanje zakonodaje**

Sprejetje predloga bo imelo za posledico razveljavitev obstoječe zakonodaje.

- **Evropski gospodarski prostor**

Predlagani akt se nanaša na zadevo s področja EGP in zato velja tudi za Evropski gospodarski prostor.

- **Podrobna obrazložitev predloga**

Člen 1 določa cilje, to je določitev skupnih pravil za zavarovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja. Člen 1 se od člena 1 Uredbe (ES) št. 2320/2002 bistveno ne razlikuje.

Člen 2 obravnava področje uporabe. Besedilo je sestavljeno bolj jasno kot v obstoječi uredbi zaradi pravne gotovosti, da uredba velja tako za letališča Skupnosti, ki služijo civilnemu letalstvu, upravljavce, ki opravljajo storitve na takih letališčih, kot za tudi subjekte, ki opravljajo funkcije na področju letalske varnosti za lete s takih letališč (na primer objekti za preskrbo s hrano ali za tovor, ki se ne nahajajo znotraj območja letališča).

Člen 3 določa opredelitve pojmov.

Člen 4 se nanaša na skupne standarde, ki se določijo v zakonodaji Skupnosti, vključno s tistimi ukrepi, ki naj bi jih obravnavala izvedbena zakonodaja.

Člen 5 omogoča državam članicam, da uporabijo strožje varnostne ukrepe. Načelo je nespremenjeno iz člena 6 Uredbe (ES) št. 2320/2002. Vendar pa novi predlog zahteva, da države članice izvedejo oceno tveganj, in da so take ukrepe sposobne na splošno utemeljiti, če to od njih zahteva Komisija. To je zaradi obvladovanja strahu zainteresiranih strani, da bi nacionalni organi lahko obremenili industrijo z dodatnimi varnostnimi zahtevami, brez potrebe, da bi take ukrepe utemeljili. Ta zakonodaja ne sme posegati v ukrepe držav članic kot odgovor na točno določene podatke o grožnjah, tako da bi povečane varnostne zahteve za posamezne lete sodile izven zahtev tega člena.

Člen 6 je nov. Obravnava razmere, ko tretja država zahteva varnostne ukrepe na letih z letališč Skupnosti, ki so drugačni od tistih, ki jih določa zakonodaja Skupnosti.

Člen 7 ponavlja zahtevo (trenutno iz člena 5(2) Uredbe (ES) št. 2320/2002), da mora biti v vsaki državi članici en organ, ki je odgovoren za usklajevanje in spremljanje izvajanja zahtev na področju letalske varnosti.

Členi 8-12 zahtevajo, da morajo obstajati varnostni programi na nacionalni ravni, na ravni letališča in na ravni letalskega prevoznika ter za vse druge subjekte, ki opravljajo funkcije letalske varnosti. Člen se vsebinsko ne razlikuje od obveznosti v členih 5(1) in 5(4) sedanje zakonodaje, vendar pa prvič v zakonodaji Skupnosti uradno zahteva varnostni program za druge subjekte, kot so podjetja za upravljanje s tovorom ali podjetja za oskrbo letalskih družb s hrano. Zahteva po varnostnem programu odraža trenutno najboljšo prakso na področju letalstva in kot taka ni bistveno breme za industrijo ali uprave.

Člen 13 določa obveznost za vsako državo članico, da izvaja dejavnosti spremljanja skladnosti v okviru nacionalnega programa obvladovanja kakovosti. Člen vsebuje obveznosti, določene v členih 5(3) in 7(1) Uredbe (ES) št. 2320/2002.

Člen 14 omogoča inšpekcijske preglede Komisije, med drugim letališč Skupnosti. Na splošno ne spreminja določb sedanjega člena 7 (2 do 4) uredbe (ES) št. 2320/2002.

Člen 15 obravnava razširjanje informacij.

Člen 16 predvideva odbor za pomoč Komisiji pri razvoju izvedbene zakonodaje. Člen vsebinsko ne spreminja člena 9 Uredbe (ES) št. 2320/2002.

Člen 17 nadomešča sedanji člen 10 o varnosti letov s tretjih držav. Predvideva sporazume med Skupnostjo in tretjimi državami, ki bi omogočali transfer potnikov, prtljage in tovora na letališčih Skupnosti brez ponovnega pregleda in/ali dodatnih varnostnih ukrepov.

Člen 18 obvezuje, da je treba imeti kazni zoper tiste, ki se ne držijo zahtev Skupnosti za letalsko varnost. Zahteva ne spreminja trenutne zahteve iz člena 12 Uredbe (ES) št. 2320/2002.

Člena 19 in 20 razveljavljata sedanjo uredbo in jo nadomeščata s tem novim aktom. Ta omogoča postopno izvajanje, tako da se sedanja izvedbena zakonodaja, ki dopolnjuje Uredbo (ES) št. 2320/2002, lahko posodobi s postopkom odbora zaradi uskladitve z novim aktom, da ob razveljavitvi sedanje uredbe ne bi prišlo do pravne praznine.

Če preidemo na prilogo k novem aktu, je ta oblikovana enako kot Priloga k Uredbi (ES) št. 2320/2002. Vendar pa je vsebina vsakega poglavja priloge poenostavljena na splošne nize načel. Kjer so potrebna pravila, bodo le-ta oblikovana s pomočjo izvedbene zakonodaje. Na primer, novo poglavje 4 o potnikih in ročni prtljagi je približno pol krajše od sedanjega poglavja 4. Le poglavje 10 o varnostnih ukrepih med letom v sedanji uredbi ne obstaja.

2005/0191 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o skupnih pravilih na področju varnosti civilnega letalstva

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije[1],

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[2],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[3],

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe[4],

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Zaradi zaščite oseb in blaga v Evropski uniji je treba preprečiti dejanja nezakonitega vmešavanja v civilno letalstvo z določitvijo skupnih pravil za zavarovanje civilnega letalstva. Ta cilj je treba doseči z vzpostavitvijo skupnih pravil in skupnih standardov na področju varnosti letalstva ter mehanizmov spremljanja skladnosti.

(2) Zaželeno je, da se v interesu varnosti civilnega letalstva na splošno zagotovi osnova za enotno razlago Priloge 17, izdane aprila 2002, k Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu z dne 7. decembra 1944.

(3) Uredba (ES) št. 2320/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 2002 o določitvi skupnih pravil na področju varnosti civilnega letalstva[5] je bila sprejeta zaradi dogodkov 11. septembra 2001 v Združenih državah.

(4) Vsebino Uredbe (ES) št. 2320/2002 je treba revidirati glede na pridobljene izkušnje in Uredbo samo nadomestiti z novim aktom zaradi poenostavitve, uskladitve in pojasnitve sedanjih pravil ter izboljšanja ravni varnosti.

(5) Glede na potrebo po večji prožnosti pri sprejemanju varnostnih ukrepov in postopkov, zaradi izpolnjevanja nastajajočih ocen tveganja in zaradi omogočanja uvajanja novih tehnologij, bi moral novi akt določiti osnovna načela, kaj je treba storiti za zavarovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, brez poseganja v tehnične in postopkovne podrobnosti o tem, kako se jih bo izvajalo.

---

1 UL C […], […], str. […].
2 UL C […], […], str. […].
3 UL C […], […], str. […].
4 UL C […], […], str. […].
5 UL L št. 355,30.12.2002, str. 1.

(6) Novi akt naj bi se uporabljal za letališča, ki služijo civilnemu letalstvu in se nahajajo na ozemlju države članice, za upravljavce, ki nudijo storitve na takih letališčih ter za subjekte, ki zagotavljajo blago in/ali storitve na takih letališčih ali prek njih.

(7) Brez poseganja v Konvencijo o kaznivih dejanjih in nekaterih drugih dejanjih, storjenih na letalih (Tokio, 1963), Konvencijo o zatiranju nezakonite ugrabitve zrakoplovov (Haag, 1970) in Konvencijo o zatiranju nezakonitih dejanj zoper varnost civilnega letalstva (Montreal, 1971) naj bi novi akt zajemal varnostne ukrepe, ki veljajo v zrakoplovih ali med letom zrakoplovov Skupnosti..

(8) Različne vrste civilnega letalstva ne predstavljajo nujno enake stopnje nevarnosti. Pri določitvi skupnih standardov na področju varnosti letalstva je treba upoštevali velikost zrakoplova, naravo letalskega prevoza in/ali pogostost prevozov na letališčih zaradi omogočanja dodelitev odstopanj.

(9) Državam članicam mora biti dovoljeno, da na podlagi ocene tveganja uporabijo ukrepe, ki so strožji od ukrepov, ki bodo določeni. Vendar pa mora biti Komisiji omogočeno preučiti te strožje ukrepe in odločiti ali jih država članica lahko še naprej uporablja.

(10) Tretje države lahko zahtevajo uporabo ukrepov, ki se razlikujejo od ukrepov, določenih v tem aktu, v zvezi z leti iz letališča v državi članici v ali čez to tretjo državo. Brez poseganja v katere koli dvostranske sporazume, v katerih je Skupnost pogodbenica, pa bi morala Komisiji biti omogočena preučitev ukrepov, ki jih zahteva tretja država, ter odločitev, ali zadevna država članica, upravljavec ali subjekt lahko še naprej uporablja zahtevane ukrepe.

(11) Čeprav sta lahko v eni sami državi članici v letalsko varnost vključena dva ali več organa ali subjekta, naj vsaka država članica imenuje en organ, pristojen za usklajevanje in spremljanje izvajanja varnostnih standardov.

(12) Zaradi opredelitve pristojnosti za izvajanje skupnih standardov in zaradi opisa, kateri ukrepi se zahtevajo za upravljavce in druge subjekte v ta namen, naj vsaka država članica pripravi nacionalni program na področju varnosti civilnega letalstva. Poleg tega naj vsak upravljavec letališča, letalski prevoznik in subjekt, ki uporablja standarde letalske varnosti, pripravi, uporablja in vzdržuje varnostni program, zaradi skladnosti tako z novim aktom kot s katerim koli veljavnim nacionalnim programom na področju varnosti civilnega letalstva.

(13) Zaradi spremljanja skladnosti z novim aktom in nacionalnim programom na področju varnosti civilnega letalstva naj vsaka država članica pripravi in zagotovi izvajanje nacionalnega programa, da preveri kakovost varnosti civilnega letalstva.

(14) Da bi spremljala, kako države članice uporabljajo novi akt, in da bi določila šibke točke v letalski varnosti, naj Komisija opravlja inšpekcijske preglede, vključno z nenapovedanimi pregledi.

(15) Izvedbeni akti, ki določajo skupne ukrepe in postopke za izvajanje skupnih standardov in ki vsebujejo občutljive varnostne podatke, skupaj s poročilom o inšpekcijskih pregledih Komisije ter odgovori nacionalnih organov, se štejejo za „tajne podatke EU“ v smislu Sklepa Komisije 2001/844/ES, ESPJ, Euratom z dne 29. novembra 2001 o

spremembah njenega poslovnika[6]. Navedene zadeve se ne objavijo; na razpolago so le tistim upravljavcem in subjektom, ki imajo za to legitimen interes.

(16) Ukrepe in postopke, potrebne za izvajanje te uredbe, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil[7].

(17) Za namen omogočanja izvzetja tranzitnih potnikov in tranzitne prtljage iz pregleda ob prihodu z letom iz tretje države, kar je poznano kot koncept „enkratnega varnostnega pregleda“, ter za omogočanje potnikom, ki prispejo na takih letih, da se pomešajo z odhajajočimi potniki, ki so bili pregledani, je ustrezno spodbujati sporazume med Skupnostjo in tretjimi državami, ki priznavajo, da so varnostni standardi, ki se uporabljajo v tretji državi, enakovredni standardom Skupnosti.

(18) Za kršenje določb te uredbe je treba predvideti kazni. Navedene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1
Cilji

1. Ta uredba določa skupna pravila za zavarovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja.

   Določa tudi osnovo za skupno razlago Priloge 17, izdane aprila 2002, h Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944.

2. Načini za doseganje ciljev, navedenih v odstavku 1, so:

   a) določitev skupnih pravil in standardov za varnost letalstva;

   b) mehanizmi za spremljanje skladnosti.

Člen 2
Področje uporabe

Ta uredba se uporablja za:

a) vsa letališča, ki služijo civilnemu letalstvu in se nahajajo na ozemlju države članice;

b) vse upravljavce, vključno z letalskimi prevozniki, ki opravljajo storitve na letališčih, navedenih v točki (a);

c) vse subjekte, ki delujejo s prostorov, ki se nahajajo v ali zunaj letaliških prostorov, in zagotavljajo blago in/ali storitve na ali prek letališč, navedenih v točki (a).

Člen 3
Opredelitve pojmov

V tej uredbi:

1. ‘civilno letalstvo’ je kakršen koli zračni prevoz, tako komercialni kot nekomercialni ter redni ali izredni prevoz, vendar pa izključuje prevoze, ki jih opravljajo državna

[6] UL L št. 317, 3.12.2001, str. 1.
[7] UL L št. 184, 17.7.1999, str. 23.

letala, navedena v členu 3 Čikaške konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944;

2. ‘varnost letalstva’ je kombinacija ukrepov, osebja in materialnih virov, namenjenih za zavarovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja;

3. ‘upravljavec’ je oseba, organizacija ali subjekt, ki opravlja ali želi opravljati zračni prevoz;

4. ‘letalski prevoznik’ je podjetje za zračni prevoz z veljavno operativno licenco;

5. ‘letalski prevoznik Skupnosti’ je letalski prevoznik z veljavno operativno licenco, ki jo je dodelila država članica v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 2407/92[8];

6. ‘prepovedani predmeti’ so orožje, eksplozivi ali druge nevarne naprave, predmeti ali snovi, ki se lahko uporabijo za dejanje nezakonitega vmešavanja;

7. ‘pregled’ je uporaba tehničnih ali drugih sredstev za odkrivanje in/ali zaznavanje prepovedanih predmetov;

8. ‘varnostni ukrep’ je uporaba sredstev, s katerimi se lahko prepreči vnos prepovedanih predmetov;

9. ‘nadzor dostopa’ je uporaba sredstev, s katerimi se prepreči vstop nepooblaščenih oseb ali nepooblaščenih vozil, ali obojih;

10. ‘nadzorovani del letališča’ je območje gibanja zrakoplovov na letališču, bližnje zemljišče in stavbe ali njihovi deli, do katerih je dostop omejen;

11. ‘javni del letališča’ so tisti deli letališča, bližnje zemljišče in stavbe ali njihovi deli, ki niso nadzorovani del letališča;

12. ‘varnostno območje omejenega gibanja’ je tisto območje nadzorovanega dela letališča, kjer poleg tega, da je dostop omejen, velja nadzor dostopa;

13. ‘razmejeno območje’ je območje, ki je ločeno s pomočjo nadzora dostopa bodisi od varnostnega območja omejenega gibanja ali, če je razmejeno območje samo varnostno območje omejenega gibanja, od drugih varnostnih območij omejenega gibanja na letališču;

14. ‘preverjanje preteklosti’ je preverjanje identitete osebe, vključno z morebitno kriminalno preteklostjo, ki je del ocene, ali je oseba primerna, da se ji dovoli dostop do varnostnega območja omejenega gibanja brez spremstva;

15. ‘transfer potnikov, prtljage ali tovora’ so potniki, prtljaga ali tovor, ki odhajajo na zrakoplovu, ki ni isti kot tisti, na katerem so prispeli;

16. ‘tranzit potnikov, prtljage ali tovora’ so potniki, prtljaga ali tovor, ki odhajajo na istem zrakoplovu, na katerem so prispeli;

17. ‘potnik, ki bi utegnil povzročati težave’ je potnik, ki je bodisi deportiranec, oseba, ki se šteje, da nima vstopa iz razlogov priseljevanja, ali oseba, ki je zakonsko pridržana;

18. ‘ročna prtljaga’ je prtljaga, namenjena za prevoz v potniški kabini zrakoplova;

19. ‘oddana prtljaga’ je prtljaga, namenjena za prevoz v prtljažnem prostoru zrakoplova;

20. ‘spremljana oddana prtljaga’ je prtljaga, sprejeta za prevoz v prtljažnem prostoru zrakoplova, s katerim potuje tudi potnik, ki jo je oddal;

---

[8] UL L št. 240, 24.8.1992, str. 1.

21. ‘pošta letalskega prevoznika’ je pošta, katere izvor in namembni kraj sta oba na zrakoplovu;

22. ‘material letalskega prevoznika’ je material, katerega izvor in namembni kraj sta oba letalski prevoznik, ali katerega uporablja letalski prevoznik;

23. ‘tovor’ je vsaka lastnina, namenjena za prevoz na zrakoplovu, razen prtljage, pošte letalskega prevoznika in materiala letalskega prevoznika ter stvari za oskrbo med letom;

24. ‘registrirani agent’ je letalski prevoznik, agent, odpravnik tovora ali drug subjekt, ki opravlja varnostne ukrepe glede tovora v skladu s to uredbo;

25. ‘znani pošiljatelj’ je pošiljatelj, ki je oddal tovor in katerega postopki izpolnjujejo skupna varnostna pravila in standarde v zadostni meri, da omogočajo prevoz tega tovora na katerem koli zrakoplovu brez nadaljnjega pregleda;

26. ‘pošiljatelj za račun’ je pošiljatelj, ki je oddal tovor in katerega postopki izpolnjujejo skupna varnostna pravila in standarde v zadostni meri, da omogočajo prevoz tega tovora na tovornem zrakoplovu brez nadaljnjega pregleda;

27. ‘preverjanje zrakoplova’ je pregled tistih delov notranjosti zrakoplova, do katerih so potniki morebiti imeli dostop, skupaj s pregledom prtljažnih prostorov zrakoplova z namenom odkriti prepovedane predmete in nezakonita vmešavanja v zrakoplov;

28. ‘preiskava zrakoplova’ je pregled notranjosti in dostopne zunanjosti zrakoplova z namenom odkriti prepovedane predmete in nezakonita vmešavanja v zrakoplov;

29. ‘uradna oseba za varnost med letom’ je oseba, ki jo zaposli država članica, da potuje na zrakoplovu letalskega prevoznika, ki mu je izdala licenco z namenom zaščite tega zrakoplova in oseb, ki so na njem, pred dejanji nezakonitega vmešavanja.

Člen 4
Skupni standardi

1. Skupni standardi za zavarovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja so določeni v prilogi.

2. Podrobni ukrepi in postopki za izvajanje skupnih standardov, navedenih v odstavku 1 so določeni v skladu s postopkom, navedenim v členu 16(2).

   Ti ukrepi obravnavajo zlasti:

   a) načine pregledov, nadzora dostopa in drugih varnostnih ukrepov;

   b) načine opravljanja preverjanj in preiskav zrakoplova;

   c) prepovedane predmete;

   d) merila za zmogljivost opreme in njeno testiranje ob prevzemu;

   e) zahteve za zaposlovanje in usposabljanje osebja;

   f) opredelitev kritičnih delov varnostnih območij omejenega gibanja;

   g) obveznosti in postopke preverjanja registriranih agentov, znanih pošiljateljev in pošiljateljev za račun;

   h) kategorije oseb in blaga, za katere se zaradi objektivnih razlogov uporabljajo posebni varnostni postopki, ali kateri so izvzeti iz pregleda, nadzora dostopa ali drugih varnostnih ukrepov.

Z odstopanjem od skupnih standardov, navedenih v odstavku 1, lahko ukrepi in postopki obravnavajo tudi preglede, nadzor dostopa, ali druge varnostne ukrepe, ki zagotavljajo zadostno raven zaščite na letališčih, ali njihovih razmejenih območjih. Taki alternativni ukrepi so utemeljeni z razlogi kot je velikost zrakoplova, narava letalskega prevoza in/ali pogostost prevozov na zadevnih letališčih.

3. Države članice zagotovijo uporabo skupnih standardov, navedenih v odstavku 1.

Člen 5

Strožji ukrepi, ki jih uporabijo države članice

1. Države članice lahko uporabijo ukrepe, ki so strožji od skupnih standardov, določenih v členu 4. Pri tem delujejo na osnovi ocene tveganja in skladno z zakonodajo Skupnosti. Strožji ukrepi so ustrezni, objektivni, nediskriminatorni in sorazmerni tveganju, ki se ga obravnava.

   Države članice o takih ukrepih obvestijo Komisijo.

2. Komisija lahko preuči uporabo odstavka 1 in se po posvetovanju z odborom, navedenim v členu 16(1), lahko odloči, ali je državi članici dovoljeno še naprej uporabljati ukrepe.

   Komisija svojo odločitev sporoči Svetu in državam članicam.

   V roku enega meseca potem, ko je Komisija sporočila odločitev, lahko država članica predloži odločitev Svetu. Svet lahko s kvalificirano večino v roku treh mesecev sprejme drugačno odločitev.

3. Drugi pododstavek odstavka 1 in odstavek 2 se ne uporabljata, če so strožji ukrepi omejeni na določen let na določen datum.

Člen 6

Varnostni ukrepi, ki jih zahtevajo tretje države

1. Brez poseganja v katere koli dvostranske sporazume, v katerih je Skupnost pogodbenica, država članica obvesti Komisijo o ukrepih, ki jih zahteva tretja država, če se ti razlikujejo od skupnih standardov, določenih v členu 4 v zvezi z leti iz letališča v državi članici v ali čez to tretjo državo.

2. Na zahtevo zadevne države članice ali na svojo lastno pobudo Komisija preuči uporabo odstavka 1 in se po posvetovanju z odborom, navedenim v členu 16(1), lahko odloči, ali zadevna država članica, upravljavec ali drug subjekt še naprej lahko uporablja te ukrepe.

   Komisija svojo odločitev sporoči Svetu in državam članicam.

3. Odstavka 1 in 2 se ne uporabljata, če:

   a) zadevna država članica uporablja zadevne ukrepe v skladu s členom 5; ali

   b) je zahteva tretje države omejena na določen let na določen datum.

Člen 7

Nacionalni organ

Kjer sta v eni državi članici dve telesi ali več ali dva subjekta ali več, ki so vključeni v letalsko varnost, ta država članica imenuje en organ (v nadaljevanju „nacionalni organ“), ki je pristojen za usklajevanje in spremljanje izvajanja skupnih standardov, navedenih v členu 4.

Člen 8

Programi

Države članice, upravljavci letališča, letalski prevozniki in drugi subjekti, ki uporabljajo standarde letalske varnosti, so odgovorni za pripravo, uporabo in vzdrževanje svojih varnostnih programov na način, določen v členih 9 do 12.

Države članice dodatno opravijo širšo funkcijo obvladovanja kakovosti, določeno v členu 13.

Člen 9

Nacionalni programi varnosti civilnega letalstva

1. Vsaka država članica pripravi, uporablja in vzdržuje nacionalni program varnosti civilnega letalstva.

   V navedenem programu so opredeljene pristojnosti za izvajanje skupnih standardov, navedenih v členu 4, in opisani ukrepi, ki so zahtevani od upravljavcev in drugih subjektov za ta namen.

2. Nacionalni organ v pisni obliki da na razpolago ustrezne dele nacionalnega programa varnosti civilnega letalstva upravljavcem in subjektom, ki imajo legitimen interes.

Člen 10

Program varnosti na letališču

1. Vsak upravljavec letališča pripravi, uporablja in vzdržuje program varnosti na letališču.

   V programu so opisani načini in postopki, ki jih mora upravljavec letališča upoštevati zaradi skladnosti s to uredbo in z nacionalnim programom varnosti civilnega letalstva države članice, kjer se nahaja letališče.

   Program opisuje tudi, kako upravljavec letališča spremlja skladnost s temi načini in postopki.

2. Program varnosti na letališču se predloži nacionalnemu organu.

Člen 11

Program varnosti letalskega prevoznika

1. Vsak upravljavec letališča pripravi, uporablja in vzdržuje program varnosti letalskega prevoznika.

   V programu so opisani načini in postopki, ki jih mora letalski prevoznik upoštevati zaradi skladnosti s to uredbo in z nacionalnim programom varnosti civilnega letalstva države članice, kjer opravlja storitve.

Program opisuje tudi, kako letalski prevoznik spremlja skladnost s temi načini in postopki.

2. Na zahtevo se program varnosti letalskega prevoznika predloži nacionalnemu organu.

Člen 12

Program varnosti subjekta, ki uporablja standarde letalske varnosti

1. Vsak subjekt, ki uporablja standarde letalske varnosti pripravi, uporablja in vzdržuje program varnosti.

   V programu so opisani načini in postopki, ki jih mora navedeni subjekt upoštevati zaradi skladnosti s to uredbo in z nacionalnim programom varnosti civilnega letalstva države članice, kjer se nahaja.

   Program opisuje tudi, kako naj navedeni subjekt sam spremlja skladnost s temi načini in postopki.

2. Na zahtevo se program varnosti subjekta, ki uporablja standarde letalske varnosti, predloži nacionalnemu organu.

Člen 13

Nacionalni program za obvladovanje kakovosti

1. Vsaka država članica pripravi in zagotovi izvajanje nacionalnega programa za obvladovanje kakovosti.

   Navedeni program zaradi spremljanja skladnosti s to uredbo in z njenim nacionalnim programom varnosti civilnega letalstva omogoča državi članici preverjanje kakovosti varnosti civilnega letalstva.

2. Specifikacije za nacionalni program za obvladovanje kakovosti se sprejmejo po postopku iz člena 16(2).

   Program omogoča takojšnje odkrivanje in odpravo nepravilnosti. Določa tudi, da vsa letališča, upravljavce in druge subjekte, odgovorne za uporabo varnostnih standardov, ki se nahajajo na ozemlju zadevne države članice, redno spremlja nacionalni organ, ali da so pod njegovim nadzorom.

Člen 14

Inšpekcijski pregledi Komisije

1. Komisija v sodelovanju z nacionalnim organom izvaja inšpekcijske preglede, vključno s pregledi letališč, upravljavcev in subjektov, ki uporabljajo standarde letalske varnosti, s katerimi spremlja uporabo te uredbe v državah članicah in opredeli šibke točke v letalski varnosti. V ta namen nacionalni organ pisno obvesti Komisijo o vseh letališčih na svojem ozemlju, ki služijo civilnemu letalstvu, razen tistih, ki so zajeti v tretjem odstavku člena 4(2).

   Postopki za izvajanje inšpekcij Komisije se sprejmejo po postopku iz člena 16(2).

2. Inšpekcijski pregledi, ki jih izvaja Komisija, letališč, upravljavcev in drugih subjektov, ki uporabljajo standarde letalske varnosti, niso napovedani.

3. Vsako poročilo Komisije o inšpekcijskem pregledu se posreduje nacionalnemu organu zadevne države članice, ki kot odgovor določi ukrepe, sprejete za odpravo vseh ugotovljenih nepravilnosti.

Poročilo se skupaj z odgovorom nacionalnega organa nato posreduje vsem drugim nacionalnim organom.

Člen 15
Razširjanje informacij

Za namene Sklepa 2001/844/ES, ESPJ, Euratom se naslednji dokumenti štejejo za "tajne dokumente EU" in se ne dajo na razpolago javnosti:

a) ukrepi in postopki, navedeni v členu 4(2), če vsebujejo občutljive varnostne podatke;

b) poročila o inšpekcijskih pregledih Komisije in odgovori nacionalnih organov, navedeni v členu 14(3).

Člen 16
Odbor

1. Komisiji pomaga odbor (v nadaljnjem besedilu „odbor").

2. Pri sklicevanju na ta odstavek veljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju člena 8 Sklepa.

Obdobje, opredeljeno v členu 5(6) Sklepa 1999/468/ES, se določi na en mesec.

3. Odbor sprejme svoj poslovnik.

Člen 17
Tretje države

Sporazumi, ki priznavajo, da so varnostni standardi, ki se uporabljajo v tretji državi, enakovredni standardom Skupnosti, se lahko sklenejo med Skupnostjo in tretjo državo v skladu s členom 300 Pogodbe.

Člen 18
Kazni

Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve določb te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe, da se zagotovi njihovo izvajanje. Kazni, ki bodo določene, morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

Člen 19
Razveljavitev

Uredba (ES) št. 2320/2002 je razveljavljena.

Člen 20
Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od […], razen členov 4(2), 13(2), 14(1) in 16, ki se začnejo uporabljati na dan začetka veljavnosti.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*

PRILOGA

SKUPNI STANDARDI ZA ZAVAROVANJE CIVILNEGA LETALSTVA PRED DEJANJI NEZAKONITEGA VMEŠAVANJA (ČLEN 4)

1. VARNOST LETALIŠČA

1.1 Zahteve pri načrtovanju letališča

1. Pri projektiranju in gradnji novih objektov ali spreminjanju obstoječih objektov na letališču se v celoti upoštevajo zahteve za izvajanje skupnih standardov, navedene v tej prilogi ter v izvedbenih aktih.

2. Na letališčih se vzpostavijo naslednja območja:

   a) javni del letališča;

   b) nadzorovani del letališča;

   c) varnostna območja omejenega gibanja; in

   d) kritični deli varnostnih območij omejenega gibanja.

1.2 Nadzor dostopa

1. Dostop do nadzorovanega dela letališča je omejen, da se prepreči vstop nepooblaščenim osebam in vozilom na ta območja.

2. Dostop na varnostna območja omejenega gibanja je nadzorovan zaradi zagotovitve, da nepooblaščene osebe in vozila ne vstopijo na ta območja.

3. Osebam in vozilom se dostop do nadzorovanega dela letališča in do varnostnih območij omejenega gibanja lahko dovoli le, če izpolnjujejo zahtevane varnostne pogoje.

4. Preden se mu izda dovolilnica posadke, mora član letalske posadke letalskega prevoznika Skupnosti uspešno prestati preverjanje preteklosti, ki ga opravi država članica, ki izda licence.

5. Preden se mu izda letališka dovolilnica, ki dovoljuje dostop do varnostnih območij omejenega gibanja, mora član osebja uspešno prestati preverjanje preteklosti, ki ga opravi država članica, kjer se nahaja letališče. To ne velja za člane letalske posadke, ki jim je bila izdana dovolilnica posadke, kakor je navedeno v odstavku 4.

1.3 Pregled oseb, razen potnikov, in njihovih osebnih predmetov

1. Osebe, razen potnikov, se skupaj z njihovimi osebnimi predmeti ob vstopu v varnostna območja omejenega gibanja stalno naključno pregledujejo zaradi preprečitve vnosa prepovedanih predmetov v ta območja.

2. Vse osebe, razen potnikov, se skupaj z njihovimi osebnimi predmeti ob vstopu v kritične dele varnostnih območij omejenega gibanja stalno naključno pregledujejo zaradi preprečitve vnosa prepovedanih predmetov v te dele.

1.4 Pregled vozil

Vozila, ki vstopajo v varnostna območja omejenega gibanja, se pregledajo zaradi preprečitve vnosa prepovedanih predmetov v ta območja.

1.5 Nadzor, patrulje in drugi fizični ukrepi

Na varnostnih območjih omejenega gibanja in na vseh zemljiščih v njihovi bližini, do katerih je dostop javen, se izvajajo nadzor, patrulje in drugi fizični ukrepi zaradi odkrivanja sumljivega obnašanja oseb, odkrivanja ranljivih mest, ki bi lahko bila zlorabljena za izvedbo dejanja nezakonitega vmešavanja, in zaradi preprečevanja osebam takih dejanj.

2. RAZMEJENA OBMOČJA NA LETALIŠČIH

Zrakoplovi, parkirani na razmejenih območjih letališč, za katere se uporabljajo alternativni ukrepi, navedeni v tretjem pododstavku člena 4(2), so ločeni od zrakoplovov, za katere se v celoti uporabljajo skupni standardi, določeni v prilogi, zaradi preprečitve ogrožanja varnostnih standardov, ki se uporabljajo za zrakoplove, potnike, prtljago in tovor slednjih.

3. VARNOST ZRAKOPLOVOV

1. Če se potniki izkrcajo iz zrakoplova, se na njem pred odhodom opravi preverjanje zrakoplova, zaradi zagotovitve, da na njem ni nobenih prepovedanih predmetov.
2. Vsak zrakoplov se zavaruje pred dejanji nepooblaščenega vmešavanja.
3. Na vsakem zrakoplovu, ki ni bil zavarovan pred dejanji nepooblaščenega vmešavanja, se opravi preiskava zrakoplova.

4. POTNIKI IN ROČNA PRTLJAGA

4.1 Pregledi potnikov in njihove ročne prtljage

1. Vsi potniki, ki začenjajo svoje potovanje, transferni in tranzitni potniki in njihova ročna prtljaga se pregledajo, da se tako prepreči vnos prepovedanih predmetov na varnostna območja omejenega gibanja in v zrakoplov.
2. Transferni potniki in njihova ročna prtljaga so lahko izvzeti iz pregleda, če:
   a) prispejo iz države članice, razen če sta Komisija ali ta država članica posredovali informacije, da se za te potnike in njihovo ročno prtljago ne more šteti, da so bili pregledani v skladu s skupnimi standardi; ali
   b) prispejo iz tretje države, s katero ima Skupnost sklenjen sporazum, kot je navedeno v členu 17, ki priznava, da so bili ti potniki in njihova ročna prtljaga pregledani v skladu z varnostnimi standardi, ki so enakovredni standardom Skupnosti.
3. Tranzitni potniki in njihova ročna prtljaga so lahko izvzeti iz pregleda, če:
   a) ostanejo v zrakoplovu; ali
   b) se ne pomešajo s pregledanimi odhajajočimi potniki, razen s tistimi, ki se vkrcajo na isti zrakoplov; ali
   c) prispejo iz države članice, razen če sta Komisija ali ta država članica posredovali informacije, da se za te potnike in njihovo ročno prtljago ne more šteti, da so bili pregledani v skladu s skupnimi standardi; ali
   d) prispejo iz tretje države, s katero ima Skupnost sklenjen sporazum, kot je navedeno v členu 17, ki priznava, da so bili ti potniki in njihova ročna prtljaga pregledani v skladu z varnostnimi standardi, ki so enakovredni standardom Skupnosti.

4.2 Varovanje potnikov in njihove ročne prtljage

1. Potniki in njihova ročna prtljaga se zavarujejo pred nepooblaščenim vmešavanjem od točke, ko so pregledani, do odhoda zrakoplova, na katerem potujejo.

2. Odhajajoči potniki, ki so bili pregledani, se ne smejo pomešati s prihajajočimi potniki, razen če:

   a) potniki prihajajo iz države članice, pod pogojem, da Komisija ali ta država članica nista posredovali informacij, da se za te potnike in njihovo ročno prtljago ne more šteti, da so bili pregledani v skladu s skupnimi standardi; ali

   b) potniki prihajajo iz tretje države, s katero ima Skupnost sklenjen sporazum, kot je navedeno v členu 17, ki priznava, da so bili ti potniki in njihova ročna prtljaga pregledani v skladu z varnostnimi standardi, ki so enakovredni standardom Skupnosti.

4.3 Potniki, ki bi utegnili povzročati težave

Pred odhodom se za potnike, ki bi utegnili povzročati težave, sprejmejo ustrezni varnostni ukrepi.

5. ODDANA PRTLJAGA

5.1 Pregled oddane prtljage

1. Vsa oddana prtljaga se pred natovarjanjem v zrakoplov pregleda.

2. Transferna oddana prtljaga se lahko izvzame iz pregleda, če:

   a) prihaja iz države članice, razen če sta Komisija ali ta država članica posredovali informacije, da se za to oddano prtljago ne more šteti, da je bila pregledana v skladu s skupnimi standardi; ali

   b) prihaja iz tretje države, s katero ima Skupnost sklenjen sporazum, kot je navedeno v členu 17, ki priznava, da je bila ta oddana prtljaga pregledana v skladu z varnostnimi standardi, ki so enakovredni standardom Skupnosti.

3. Tranzitna oddana prtljaga se lahko izvzame iz pregleda, če ostane v zrakoplovu.

5.2 Varovanje oddane prtljage

Oddana prtljaga, ki se bo prevažala z zrakoplovom, se zavaruje pred dejanji nepooblaščenega vmešavanja od točke, ko je bila pregledana ali od točke, ko jo je prevoznik sprejel v oskrbo, kar je bilo prej, do odhoda zrakoplova, s katerim se bo prevažala.

5.3 Določitev pripadnosti prtljage

1. Vsak kos oddane prtljage se opredeli kot spremljan ali nespremljan. Oddana prtljaga potnika, ki se je prijavil za let, vendar ga ni v zrakoplovu, se opredeli kot nespremljana.

2. Nespremljana oddana prtljaga se ne prevaža, razen če je bila prtljaga ločena zaradi razlogov, na katere potnik ne more vplivati ali so bili zanjo opravljeni dodatni varnostni ukrepi.

6. TOVOR

6.1 Varnostni ukrepi za tovor

1. Za ves tovor se pred natovarjanjem v zrakoplov uporabljajo varnostni ukrepi. Letalski prevoznik ne sprejme tovora za prevoz v zrakoplovu, če registrirani agent,

znani pošiljatelj ali pošiljatelj za račun ne potrdi in odgovarja za uporabo varnostnih ukrepov.

2. Za transferni tovor se uporabljajo varnostni ukrepi, kakor je podrobno opisano v izvedbenem aktu.

3. Tranzitni tovor se lahko izvzame iz varnostnih ukrepov, če ostane v zrakoplovu.

6.2 Varovanje tovora

1. Tovor, ki se bo prevažal v zrakoplovu, se zavaruje pred nepooblaščenim vmešavanjem od točke, na kateri se uporabijo varnostni ukrepi, do odhoda zrakoplova, na katerem se bo prevažal.

2. Tovor, ki po uporabi varnostnih ukrepov ni dovolj zavarovan pred nepooblaščenim vmešavanjem, se pregleda.

7. POŠTA IN MATERIAL LETALSKEGA PREVOZNIKA

Za pošto in material letalskega prevoznika se uporabljajo varnostni ukrepi in nato se zavaruje do natovarjanja v zrakoplov, da se prepreči vnos prepovedanih predmetov v zrakoplov.

8. STVARI ZA OSKRBO MED LETOM

Za stvari za oskrbo med letom, vključno s preskrbo s hrano, namenjene za prevoz ali uporabo v zrakoplovu, se uporabljajo varnostni ukrepi in nato se zavarujejo do natovarjanja v zrakoplov, da se prepreči vnos prepovedanih predmetov v zrakoplov.

9. OSKRBA NA LETALIŠČU

Za stvari, namenjene za prodajo ali uporabo na varnostnih območjih omejenega gibanja na letališčih, vključno z zalogami za brezcarinske trgovine ter restavracije, se uporabljajo varnostni ukrepi, da se prepreči vnos prepovedanih predmetov na ta območja.

10. VARNOSTNI UKREPI MED LETOM

1. Brez poseganja v veljavna pravila o letalski varnosti se nepooblaščenim osebam med letom prepreči vstop v kabino letalske posadke.

2. Brez poseganja v veljavna pravila o letalski varnosti se za potnike, ki bi utegnili povzročati težave, uporabljajo ustrezni varnostni ukrepi med letom.

3. Če potnik med letom skuša storiti dejanje nezakonitega vmešavanja, se sprejmejo ustrezni varnostni ukrepi, da se tako dejanje prepreči .

4. Orožje se v zrakoplov ne nosi, razen če je zadevna država članica dala dovoljenje, in če so izpolnjeni zahtevani varnostni pogoji.

5. Uradne osebe za varnost med letom opravljajo naloge v zrakoplovu le, če so izpolnjeni zahtevani varnostni pogoji in usposabljanje. Države članice ohranijo pravico, da ne odobrijo uporabe uradnih oseb za varnost med letom na letih letalskih prevoznikov, ki so jim izdale licenco.

6. Odstavki 1 do 5 se uporabljajo samo za letalske prevoznike Skupnosti.

11. ZAPOSLOVANJE IN USPOSABLJANJE OSEBJA

1. Osebe, ki izvajajo, ali ki so pristojne za izvajanje pregledov, nadzor dostopa ali drugih varnostnih ukrepov, se zaposlijo, usposabljajo in potrdijo zaradi zagotovitve, da so primerne za zaposlitev in usposobljene za izvajanje dodeljenih nalog.
2. Osebe, razen potnikov, ki morajo imeti dostop na varnostna območja omejenega gibanja, se pred izdajo letališke dovolilnice ali dovolilnice posadke usposabljajo na področju varnosti.
3. Usposabljanje, navedeno v odstavkih 1 in 2, se opravi na začetku in nato periodično.
4. Inštruktorji, ki izvajajo usposabljanje oseb, navedeno v odstavkih 1 in 2, so za to usposobljeni.

12. VARNOSTNA OPREMA

Oprema, ki se uporablja za preglede, nadzor dostopa in druge varnostne ukrepe, mora imeti zmogljivost za opravljanje zadevnih varnostnih ukrepov.