



Briselē, 16.4.2019.
COM(2019) 183 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**2017. GADA ZIŅOJUMS PAR TO, KĀ TIEK ĪSTENOTA REGULA (EK) Nr. 300/2008
PAR KOPĪGIEM NOTEIKUMIEM CIVILĀS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS JOMĀ**

Šajā ziņojumā ir aplūkots laikposms no 2017. gada 1. janvāra līdz 31. decembrim.

IEVADS

2017. gadā no jauna radās bažas par globālo apdraudējumu saistībā ar improvizētām sprāgstierīcēm, kas meistarīgi noslēptas elektroniskajās ierīcēs, ar kurām ir veiktas nesankcionētas manipulācijas. ASV un Apvienotās Karalistes valdība aizliedza lidojumus no dažu Tuvo Austrumu un Ziemeļāfrikas valstu lidostām salonā ienest jebkādas par mobilajiem tālruņiem lielākas personīgās elektroniskās ierīces. Pateicoties ilgstošajai un ciešajai Eiropas Savienības un ASV sadarbībai, kuras pamatā ir attiecīgo aviācijas drošības pasākumu atzīšana, šos drošības jautājumus varēja risināt, īstenojot mērķtiecīgus pasākumus, kas neprasīja paplašināt šādu ierīču aizliegumu pasaules mērogā, tostarp attiecībā uz gaisa kuģiem, kas izlido no Eiropas.

Komisija turpināja savus centienus uzlabot aviācijas drošību visā pasaulē, izmantojot savu ilgstošo sadarbību ar ICAO un savu spēju veidošanas projektu CASE Āfrikai un Tuvajiem Austrumiem.

Prioritāte joprojām bija kibernetiskā drošība un lidostu publiski pieejamo zonu aizsardzība.

Atbilstīgi ES mērķiem labāka regulējuma jomā Komisija tāpat kā iepriekšējos gados turpināja precizēt, saskaņot un vienkāršot aviācijas drošības tiesību aktus.

Tika pabeigts sagatavošanas darbs, lai noslēgtu jaunu “vienas pieturas drošības” nolīgumu ar Singapūru, kas sniegtu ieguvumus gan pasažieriem, gan aviācijas nozarei un kas tika oficiāli pieņemts 2018. gada sākumā.

PIRMĀ DAĻA

PĀRBAUDES

1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11. marta Regulas (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā mērķis ir novērst nelikumīgu iejaukšanos civilās aviācijas gaisa kuģu darbībā, lai aizsargātu personas un preces.

Savienības līmenī aviācijas drošības noteikumus īsteno, pamatojoties uz divu līmeņu atbilstības uzraudzības sistēmu, proti, uz Komisijas pārbaudēm, ko papildina novērtējums par dalībvalstu ikgadējiem ziņojumiem attiecībā uz katras dalībvalsts veiktajām valsts līmeņa uzraudzības darbībām (drošības revīzijas, pārbaudes un testi).

Regulas (EK) Nr. 300/2008 15. pantā Komisijai ir paredzēts pienākums veikt pārbaudes, tostarp lidostu, ekspluatantu un to tiesību subjektu pārbaudes, kuri piemēro aviācijas drošības standartus, lai uzraudzītu, kā dalībvalstis piemēro regulu, un vajadzības gadījumā ņāktu klajā ar ieteikumiem, kā uzlabot aviācijas drošību. Savienības programmā piedalās arī Šveice, bet Norvēģijā un Islandē pārbaudes saskaņā ar līdzīgiem noteikumiem veic Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas (EBTA) Uzraudzības iestāde (ESA).

Lai 2017. gadā veiktu pārbaudes, Komisijas rīcībā bija grupa, kurā uz pilnu slodzi strādāja septiņi aviācijas drošības inspektori. Pārbažu īstenošanai papildus ir pieejami aptuveni 100 valstu revidenti, kurus iecēlušas dalībvalstis, Islande, Norvēģija un Šveice un kuri kvalifikāciju dalībai Komisijas veiktajās pārbaudēs ir ieguvuši Komisijas nodrošinātajās mācībās. Šajā procesā kopš 2016. gada¹ kā pilntiesīgi inspektori ar vienādām tiesībām piedalās arī EBTA Uzraudzības iestādes (ESA) un Eiropas Civilās aviācijas konferences (ECAC) inspektori. Ievērojamais skaits valstu revidentu, kuri piedalās Komisijas veiktajās pārbaudēs, nodrošina salīdzinošās izvērtēšanas sistēmas darbību un sniedz iespēju izplatīt metodes un paraugpraksi

¹ Komisijas 2016. gada 31. marta Īstenošanas regula (ES) 2016/472, OV L 85, 28. lpp.

dalībvalstīs. Ziņojuma 1. pielikumā ir iekļauta diagramma, kurā apkopotas visas atbilstības uzraudzības darbības, ko 2017. gadā īstenoja Komisija un ESA.

Grozītajā Komisijas Regulā (ES) Nr. 72/2010 ir noteiktas procedūras Komisijas pārbaūžu veikšanai aviācijas drošības jomā. Tajā ir paredzēti arī dzan noteikumi par Komisijas inspektoru kvalifikāciju un pilnvarām, kā arī noteikumi par to, kā veicamas pārbaudes par paveikto darbu.

Šo pārbaūžu veikšanā izmantotās metodes ir izstrādātas ciešā sadarbībā ar dalībvalstu aviācijas drošības iestādēm, un to pamatā ir drošības pasākumu faktiskās īstenošanas pārbaudīšana. Lai prasības par pārbaūžu veikšanu un attiecīgās procedūras tiktu interpretētas saskaņoti, MOVE ĢD drošības nodaļa izstrādā un uztur rokasgrāmatas par lidostu un kravu pārbaūžu veikšanu. Šajās rokasgrāmatās ir iekļauti arī detalizēti norādījumi un vadlīnijas attiecībā uz visiem aviācijas drošības pasākumiem, kas paredzēti ES tiesību aktos. Turklāt tajās ir sniegta sīka informācija par visiem Komisijas veikto pārbaūžu organizatoriskajiem un praktiskajiem aspektiem. Rokasgrāmatas ir ES klasificēta informācija, un tās ir pieejamas vienīgi Komisijas inspektoriem un katras dalībvalsts pilnvarotajai iestādei.

Komisija veic dalībvalstu aviācijas drošības iestāžu (“pilnvaroto iestāžu”) pārbaudes un ierobežota skaita to lidostu, ekspluatantu un tiesību subjektu pārbaudes, kuri piemēro aviācijas drošības standartus. Pilnvaroto iestāžu pārbaūžu mērķis ir pārbaudīt, vai dalībvalstīm ir nepieciešamie rīki, tostarp kvalitātes kontroles valsts programma, vajadzīgās pilnvaras un atbilstošie resursi, kas nepieciešami, lai varētu pienācīgi īstenot Eiropas Savienības aviācijas drošības tiesību aktus. Lidostu pārbaūžu mērķis ir pārliecināties, vai pilnvarotā iestāde pienācīgi uzrauga aviācijas drošības pasākumu faktisku īstenošanu un spēj ātri atklāt un novērst iespējamus trūkumus. Abos gadījumos Komisijas inspektoru konstatētie trūkumi ir jānovērš noteiktā termiņā; pārbaūžu ziņojumus dara pieejamus visām dalībvalstīm.

Lai arī lielākā daļa pārbaūžu notika atbilstīgi sākotnēji paredzētajam pārbaūžu plānam, četras pārbaudes dažādu pienācīgi pamatotu iemeslu dēļ tika pārceltas uz citu laiku.

Lai dalībvalstīm sniegtu atsauksmes par pārbaudēm, veicinātu pārredzamību un saskaņotu atbilstības uzraudzības metodes, Komisija martā organizēja pārbaūžu darba grupu, kurā piedalījās dalībvalstu civilās aviācijas drošības kvalitātes kontroles struktūrvienību vadītāji.

1.1. Komisijas veikta atbilstības daudzgadu uzraudzība

Lai Komisija iegūtu pienācīgu apliecinājumu par dalībvalstu atbilstības līmeni, tiek izmantota daudzgadu uzraudzības pieeja. Tādējādi pierādījumi par Regulas (EK) Nr. 300/2008 un tās īstenošanas tiesību aktu piemērošanu katrā dalībvalstī tiek iegūti divu gadu ciklā, vai nu pārbaudot dalībvalsts pilnvaroto iestādi, vai arī pārbaudot vismaz vienu dalībvalsts lidostu. Turklāt piecu gadu ciklā tiek iegūti pierādījumi par kopīgo aviācijas drošības pamatstandartu piemērošanu, nejaušas izlases veidā atlasot vismaz 15 % no visām ES lidostām, uz kurām attiecas Regula (ES) Nr. 300/2008, tostarp katras dalībvalsts lielāko lidostu pasažieru skaita ziņā.

Saskaņā ar pamatregulas prasībām dalībvalstīm ir galvenā atbildība par to, lai tiktu uzraudzīts, vai lidostas, gaisa pārvadātāji un par drošību atbildīgie tiesību subjekti kopīgos pamatstandartus īsteno atbilstīgi. Rezultāti, kas iegūti pārbaudēs, kuras Komisija veikusi atlasē izvēlētajās lidostās, ir uzskatāmi par stabilu katrā dalībvalstī panāktā vispārējā atbilstības līmeņa rādītāju.

Komisijas īstenoto pārbaūžu biežums un tvērums ir noteikts MOVE ĢD stratēģijā par ES aviācijas drošības standartu īstenošanas uzraudzību. Tajā ir ņemts vērā katras dalībvalsts aviācijas jomas apmērs, lidostas darbības veida reprezentatīvais paraugs, aviācijas drošības noteikumu īstenošanas standarts, iepriekšējo Komisijas veikto pārbaūžu rezultāti, valstu ikgadējo kvalitātes kontroles ziņojumu novērtējumi, drošības

incidenti (nelikumīgas iejaukšanās darbības), apdraudējuma līmenis un citi faktori un novērtējumi, kas ietekmē uzraudzības biežumu.

Kopš 2010. gada Komisijas veiktajās pārbaudēs konstatētais atbilstības līmenis² ir aptuveni 80 % (2010. gadā — 80 %, 2011. gadā — 80 %, 2012. gadā — 83 %, 2013. gadā — 80 %, 2014. gadā — 81 %, 2015. gadā — 80 %, 2016. gadā — 79 %, 2017. gadā — 81 %); tomēr, lai gan rezultāti ir visnotaļ stabili, tas nenozīmē, ka dalībvalstis nav palielinājušas savus centienus, gluži pretēji — dalībvalstu centieni aviācijas drošības jomā ir ievērojami pieauguši, jo gadu gaitā ir augušas arī prasības, jo īpaši tādās jomās kā kravas drošība, šķidrumu un gelu pārbaudes vai sprāgstvielu palieku detektoru izmantošana.

2. VALSTU PILNVAROTO IESTĀŽU PĀRBAUDES

Komisija 2017. gadā turpināja pilnvaroto iestāžu pārbažu piekto ciklu. Kopumā minētajā gadā tika veiktas deviņas pilnvaroto iestāžu pārbaudes. Vairumā dalībvalstu šajās pārbaudēs tika konstatēti ievērojami uzlabojumi, salīdzinot ar iepriekšējām pārbaudēm.

Visbiežāk atklātie trūkumi 2017. gadā bija saistīti ar nepilnībām kvalitātes kontroles valstu programmu īstenošanā. Tika konstatētas grūtības nodrošināt, ka lidostas, gaisa pārvadātāji un reglamentētie tiesību subjekti, kuriem ir ar aviācijas drošību saistīti pienākumi, atjaunina un uztur drošības programmas atbilstīgi Komisijas īstenošanas regulām un lēmumiem. Turklāt dažas dalībvalstis nebija pietiekami bieži veikušas ārvalstu gaisa pārvadātāju uzraudzību un nebija pilnīgi piemērojušas dažas regulā paredzētās atbilstības uzraudzības metodes. Tā iemesli bija ierobežotie resursi un lielāks attiecīgo tiesību subjektu skaits. Tomēr vairākums pārbaudīto dalībvalstu savas valsts aviācijas drošības programmas bija saskaņojušas ar ES tiesību aktiem, pārsvarā bija īstenojušas ar drošības mācībām saistītās prasības, bija ievērojušas lidostās īstenoto drošības pasākumu pārbažu minimālo biežumu un nodrošinājušas konstatēto trūkumu novēršanu noteiktajā termiņā.

3. SĀKOTNĒJĀS PĀRBAUDES LIDOSTĀS

2017. gadā tika veiktas 18 sākotnējās pārbaudes lidostās. Katrā lidostā, ievērojot piemērojamās drošības jomas, pārbaudes tika veiktas atbilstīgi visām nodaļām. To galveno pasākumu kopējā proporcija, kuri tika atzīti par prasībām atbilstošiem, 2017. gadā bija 81 % — aptuveni tikpat, cik iepriekšējos gados.³

Pēc Regulas (EK) Nr. 300/2008 īstenošanas astotā gada pārbažu rezultāti atspoguļo pilnvaroto iestāžu un nozares centienus. Lielākā daļa drošības prasību, kas izriet no šiem mērķtiecīgajiem tiesību aktiem, ir īstenotas pareizi; svarīgāko aviācijas drošības jomu atbilstība nemainīgi saglabājas aptuveni 80 % līmenī. Tomēr dažu pasākumu īstenošanas efektivitāti joprojām varētu uzlabot.

² Lai nodrošinātu salīdzināmību un sniegtu iespēju laika gaitā izvērtēt atbilstības līmeņus, Komisija atbilstības rādītāja aprēķināšanai izmanto metodi, ar ko aprēķinos iekļauj tikai visbiežāk pārbaudītās galvenās drošības prasības. Tās ir prasības, kas saistītas ar lidostas drošību, gaisa kuģu drošību, pasažieru un rokas bagāžas drošību un reģistrētās bagāžas drošību. Drošības pasākumi tiek sagrupēti tieši saistītu drošības prasību kopumos un izvērtēti kā veselums. Pēc tam piemēro fiksētu svēruma koeficientu, kas atspoguļo īstenošanas līmeni katrā grupā, ievērojot šādu kārtību:

- tieši saistītu tādu prasību kopums, ko klasificē kā “pilnīgi ievērotas”, tiek novērtēts ar 100 %;
- tieši saistītu tādu prasību kopums, ko klasificē kā “ievērotas, bet ir vēlami uzlabojumi”, tiek novērtēts ar 75 %;
- tieši saistītu tādu prasību kopums, ko klasificē kā “nav ievērotas”, tiek novērtēts ar 50 %;
- tieši saistītu tādu prasību kopums, ko klasificē kā “nav ievērotas, ir nopietni trūkumi”, tiek novērtēts ar 25 %.

Tāpēc vispārējās atbilstības rādītājs konkrētajā gadā ir visu svēruma koeficientu summa, kas dalīta ar tieši saistīto prasību klasificēto kopumu skaitu.

³ Sk. 1.1. nodaļu.

Lielāko daļu konstatēto trūkumu arī šoreiz bija izraisījis cilvēkfaktors. Tie galvenokārt bija radušies, praksē īstenojot atsevišķas jomas, kurās juridiskās prasības ir jaunas vai nesen būtiski mainītas. Konkrētāk, attiecībā uz dažiem noteikumiem, kas saistīti ar piekļuves kontroli, darbinieku pārbaudi un rokas bagāžas pārbaudi, būs nepieciešami turpmāki pilnvaroto iestāžu, nozares ieinteresēto personu un Komisijas centieni. Lielākas pūles jāvelta arī gaisa kuģu drošības pārmeklēšanai. Šīs problēmas būtu jārisina, pastiprinot valsts kvalitātes kontroles darbības attiecīgajās jomās.

Arī 2017. gadā, turpinot diezgan labos 2015. un 2016. gada rezultātus, bija augsts reģistrētās bagāžas, lidojuma laikā patērējamo krājumu, mācību un drošības aprīkojuma pārbaudītu atbilstības līmenis, tas skaidrojams ar lielāku izpratni un praktisko pieredzi saistībā ar pārskatītajiem īstenošanas tiesību aktiem, kas ir uzlabojuši pasākumu skaidrību un saskaņotību.

4. PĀRBAUDES PAR PAVEIKTO DARBU

Atbilstīgi grozītās Komisijas Regulas (ES) Nr. 72/2010 13. pantam Komisija parasti veic ierobežotu skaitu pārbaudītu par paveikto darbu. Šādu pārbaudi ieplāno, ja sākotnējās pārbaudes laikā ir konstatēti vairāki ievērojami trūkumi, kā arī pēc nejaušības principa, lai pārliecinātos, ka pilnvarotajām iestādēm ir nepieciešamās pilnvaras prasīt noteiktā laika posmā novērst jebkādas konstatētās nepilnības. 2017. gadā notika četras šādas darbības, un tajās apstiprināja, ka lielākā daļa konstatēto trūkumu ir novērsti.

5. DALĪBVALSTU IKGADĒJO KVALITĀTES KONTROLES ZIŅOJUMU NOVĒRTĒJUMS

Komisijas 2010. gada 8. janvāra Regulas (ES) Nr. 18/2010, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 300/2008 attiecībā uz kvalitātes kontroles valsts programmu specifikācijām civilās aviācijas drošības jomā, 18. punktā ir noteikts, ka dalībvalstīm katru gadu jāiesniedz Komisijai ziņojums par pasākumiem, kas veikti, lai izpildītu šajā regulā paredzētos pienākumus, un par aviācijas drošības stāvokli lidostās, kas atrodas dalībvalsts teritorijā. Ziņojuma saturam jāatbilst III papildinājumā sniegtajai informācijai, izmantojot Komisijas nodrošinātu veidni.

Šo ziņojumu novērtējums kopā ar Komisijas veiktām regulārām pārbaudēm ir Komisijas instruments, kas dod iespēju cieši sekot tādu stingru valsts līmeņa kvalitātes kontroles pasākumu īstenošanai, kuri ļauj ātri konstatēt un novērst trūkumus katrā dalībvalstī.

Novērtējums ietver lidostu, gaisa pārvadātāju un citu tiesību subjektu, kuriem ir ar aviācijas drošību saistīti pienākumi, regulāras uzraudzības analīzi, uzraudzībā pavadīto cilvēkdienu skaitu, virknes speciālu atbilstības uzraudzības darbību tvērumu un biežumu, valsts atbilstības līmeni, turpmākas darbības un izpildes panākšanas pilnvaru izmantošanu.

2017. gada ikgadējo ziņojumu novērtējumos tika konstatēts, ka salīdzinājumā ar 2016. gadu ir panākti ievērojami uzlabojumi regulāras uzraudzības, uzraudzībā pavadīto cilvēkdienu skaita un minimālā biežuma jomā. Tādas jomas kā uzraudzības darbību tvērums un izpildes panākšanas pasākumi, ko izmanto, lai nodrošinātu konstatēto trūkumu novēršanu un neatkārtošanos, šķiet stabili īstenotas, jo iepriekšējos gados apliecinātie uzlabojumi lielākajā daļā dalībvalstu ir saglabāti. Taču ziņojumos atklājas, ka dalībvalstīm joprojām ir grūtības īstenot dažu to drošības jomu testēšanu, uz kurām attiecas regula.

Komisija nosūtīja katrai dalībvalstij oficiālu, individuālu un visaptverošu izvērtējumu, kurā norādītas nepilnības vai trūkumi, un prasīja, lai dalībvalsts iesniedz atbilstīgu novēršanas darbību plānu. Komisija rūpīgi uzraudzīs šo rīcības plānu īstenošanu un gadījumā, ja kāda dalībvalsts apstiprinās, ka norādītās nepilnības vai trūkumi pastāv, un neierosinās pienācīgus novēršanas pasākumus, tiks veiktas oficiālas darbības.

6. TREŠO VALSTU LIDOSTU NOVĒRTĒJUMS

Aplūkotajā gadā tika īstenots vienas ASV lidostas (Šarlotas Duglasa starptautiskās lidostas) novērtējums saskaņā ar sadarbības vienošanos, kas noslēgta ar ASV Transporta drošības pārvaldi ES un ASV Gaisa transporta nolīguma satvarā⁴. Šādu novērtējumu veic regulāri saistībā ar “vienas pieturas drošības mehānismu”, un šā novērtējuma rezultāti apstiprināja, ka ASV drošības pasākumi joprojām tiek īstenoti līdzvērtīgi pasākumiem, kurus veic atbilstīgi ES aviācijas drošības tiesību aktiem.

Saskaņā ar principiem, kas minēti 2015. gada Aviācijas stratēģijā Eiropai, Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts (MOVE ĢD) kopīgi ar Singapūras Transporta ministriju intensīvi strādāja, lai izveidotu “vienas pieturas drošības mehānismu” starp ES un Singapūru. Lai noteiktu, vai Singapūras Republikas aviācijas drošības pasākumi ir līdzvērtīgi ES tiesību aktos prasītajiem, ES pārbaudes grupa veica novērtējuma apmeklējumu Singapūras Čangi lidostā (2017. gada oktobrī). “Vienas pieturas drošības mehānisma” formalizēšanai būtu jānotiek 2018. gada sākumā.

7. NENOSLĒGTĀS LIETAS, 15. PANTA LIETAS UN TIESVEDĪBAS

Pārbaužu lietas netiek noslēgtas līdz brīdim, kad Komisija ir pārliecinājusies, ka ir īstenotas pienācīgas trūkumu novēršanas darbības. Tāpēc lietu ilgums ir atkarīgs no attiecīgās dalībvalsts labas sadarbības. Tika slēgtas trīsdesmit divas pārbaužu lietas (divdesmit lietas par lidostu pārbaudēm un divpadsmit lietas par pilnvaroto iestāžu pārbaudēm). Kopumā gada beigās nenoslēgtas palika 10 lietas attiecībā uz pilnvarotajām iestādēm un 17 lietas attiecībā uz lidostām.

Ja lidostā konstatētie drošības pasākumu īstenošanas trūkumi ir uzskatāmi par pietiekami nopietniem, lai ievērojami ietekmētu vispārējo civilās aviācijas drošības līmeni Savienībā, Komisija piemēro Komisijas Regulas (ES) Nr. 72/2010 15. pantu. Tas nozīmē, ka visas pārējās pilnvarotās iestādes tiek brīdinātas par situāciju un būtu jāapsver kompensējoši pasākumi attiecībā uz lidojumiem no konkrētās lidostas. Saistībā ar 15. pantu 2017. gadā netika ierosināta neviena lieta.

Neatkarīgi no tā, vai 15. pantu piemēro vai nepiemēro, cits iespējamais Komisijas pasākums, jo īpaši ieilgušas trūkumu nenovēršanas vai to atkārtošanās gadījumos, ir sākt pienākumu neizpildes procedūras. Pienākumu neizpildes procedūras 2017. gadā tika sāktas pret divām dalībvalstīm, inkriminējot to, ka kvalitātes kontroles valsts programma tika īstenota nepietiekami un ka valsts drošības un valsts kvalitātes kontroles programmu pārskatītās versijas netika oficiāli pieņemtas.

OTRĀ DAĻA

TIESĪBU AKTI UN PAPILDU INSTRUMENTI

1. TIESĪBU AKTI

Civilā aviācija vēl aizvien ir teroristu grupas interesējošs mērķis, un, lai novērstu šo apdraudējumu, ir jānodrošina samērīgu, ar riska novērtējumu pamatotu aizsardzības pasākumu īstenošana. Tāpēc Komisija un dalībvalstis nemitīgi pielāgo riska mazināšanas pasākumus, lai sasniegtu visaugstāko drošības līmeni, vienlaikus maksimāli samazinot šo pasākumu nevēlamo ietekmi uz darbību.

Komisija 2017. gada maijā pieņēma 2017. gada 12. maija Regulu (ES) 2017/815, ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) 2015/1998, precizējot, saskaņojot un vienkāršojot dažus konkrētus aviācijas drošības pasākumus. Drošības noteikumi, ko piemēro konfidencialā veidā un saskaņā ar principu “nepieciešamība zināt”, tika

⁴ OV L 134, 25.5.2007., 4. lpp.

ieviesti, pieņemot Komisijas 2017. gada 15. maija Īstenošanas lēmumu C(2017)3030, ar ko groza lēmumu C(2015)8005, precizējot, saskaņojot un vienkāršojot dažus konkrētus aviācijas drošības pasākumus.

Komisija arī pieņēma Komisijas 2017. gada 17. maija Īstenošanas regulu (ES) 2017/837, ar ko labo Īstenošanas regulas (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā, poļu un zviedru valodas versiju.

2. SAVIENĪBAS PIEGĀDES ĶĒDES DROŠĪBAS DATUBĀZE (UDSCS)

Oficiālo kravu aģentu un zināmo nosūtītāju datubāze⁵ ir vienīgais juridiskais primārais rīks, kas kopš 2010. gada 1. jūnija oficiālajiem kravu aģentiem jāizmanto ziņu iegūšanai, kad tie pieņem sūtījumus no cita oficiālā kravu aģenta vai zināma nosūtītāja. Kopš 2012. gada 1. februāra minētā datubāze ir paplašināta un ietver to gaisa pārvadātāju uzskaitījumu, kuriem ir atļauts ES ievest kravu un pasta sūtījumus no trešo valstu lidostām (ACC3). Šī datubāze 2013. gadā tika likumīgi paplašināta, tajā iekļaujot arī dalībvalstu apstiprināto ES aviācijas drošības vērtētāju sarakstu. Tā arī tika pārdēvēta par “Savienības piegādes ķēdes drošības datubāzi”⁶, lai precīzāk atspoguļotu paplašināto tās izmantošanas jomu. Datubāzē 2017. gada beigās bija 14 000 ierakstu par oficiālajiem kravu aģentiem, zināmajiem nosūtītājiem, neatkarīgajiem vērtētājiem, ACC3 aviokompānijām, pilnvarotajiem piegādātājiem, kā arī trešo valstu oficiālajiem kravu aģentiem un zināmajiem nosūtītājiem. Turklāt 2017. gadā arī tika pastāvīgi nodrošināts tās mērķa pieejamības līmenis — 99,5 %.

TREŠĀ DAĻA

IZMĒĢINĀJUMI, PĒTĪJUMI UN JAUNAS INICIATĪVAS

1. IZMĒĢINĀJUMI

“Izmēģinājums” ES aviācijas drošības tiesību aktu nozīmē tiek veikts tad, ja dalībvalsts vienojas ar Komisiju, ka dalībvalsts, lai aizstātu kādu no atzītajiem drošības kontroles līdzekļiem, ierobežotā laikposmā izmantos īpašus līdzekļus vai metodi, kas nav atzīti tiesību aktos, ar nosacījumu, ka šāds izmēģinājums negatīvi neietekmē vispārējo drošības līmeni. Šis termins juridiskā nozīmē nav piemērojams tad, ja kāda dalībvalsts vai kāds tiesību subjekts izvērtē jaunu drošības kontroles līdzekli, ko piemēro papildus vienam vai vairākiem tiesību aktos jau paredzētiem līdzekļiem.

2017. gadā noslēdzās divi izmēģinājumi, kas tika veikti Nīderlandē un Francijā. Tie attiecās uz jaunas paaudzes pārbaudes iekārtu izmantošanu rokas bagāžai — izmantojot šīs iekārtas, klēpjordinatori pirms pārbaudes no rokas bagāžas nav jāizņem — un uz tāda apavu analīzes aprīkojuma, ar kuru nosaka gan metālu, gan sprāgstvielas, izmantošanu kopā ar arkveida metāla detektoriem un drošības skeneriem. Abu izmēģinājumu rezultāti bija pozitīvi, un saistībā ar apavu analīzes aprīkojuma izmēģinājumu tiks apsvērts tiesību aktu grozījums 2018. gadā. Citi izmēģinājumi 2017. gadā netika veikti vai sākti.

2. PĒTĪJUMI UN ZIŅOJUMI

Komisija 2017. gada oktobrī saņēma pētījumu⁷ par atklāto teritoriju aizsardzību ES lidostās. Pētījumā tika analizēti pasākumi, kas 11 Eiropas lidostās veikti, lai aizsargātu publiski pieejamās zonas, novērtēta to

⁵ Komisija šo datubāzi izveidoja ar Regulu (ES) Nr. 185/2010 un Lēmumu C(2010) 774, un piegādes ķēdes dalībniekiem tā ir obligāti jāizmanto.

⁶ Komisijas 2013. gada 6. novembra Regula (ES) Nr. 1116/2013, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 185/2010, OV L 299, 9.11.2013., 1. lpp.

⁷ Pētījumu veica konsultants o&i.

efektivitāte un pausti ieteikumi, jo īpaši attiecībā uz norādījumiem, riska novērtējumiem un informācijas kopīgošanu.

2017. gada beigās MOVE ĢD pasūtīja pētījumu par “vienas pieturas drošības mehānisma” radītajiem ekonomiskajiem (un citiem) ieguvumiem, lai analizētu ekonomiskos un citus ieguvumus starp ES un ASV, ES un Kanādu, kā arī ES un Melnkalni izveidoto “vienas pieturas drošības mehānismu” darbības jomā. Ja pētījumā tiks apliecināts, ka “vienas pieturas drošības mehānisms” tik tiešām sniedz būtiskus ekonomiskus (un/vai citus) ieguvumus, tas varētu būt papildu stimuls turpināt darbu pie aviācijas drošības globālās ilgtspējas nodrošināšanas un sākt “vienas pieturas drošības” sarunas ar nozīmīgākajiem partneriem. Pētījums tiks pabeigts 2018. gada septembrī.

3. JAUNAS INICIATĪVAS

Tika panākta lielāka virzība attiecībā uz ceļvedi aviācijas drošības tehnoloģiju attīstībā. Ceļvedī ir noteiktas dažādas darbības, kas attiecas uz visiem drošības tehnoloģiju un metožu aspektiem, un tas ir atsauces materiāls visām aviācijas drošības pētniecībā iesaistītajām Eiropas ieinteresētajām personām.

Kravu jomā Komisija turpināja cieši sadarboties ar dalībvalstīm, lai sagatavotu pirms iekraušanas sniegtās kravas informācijas (*PLACI*) analīzes kārtības īstenošanu. Šajā kontekstā turpinājās sadarbība ar muitas kopienas saistībā ar notiekošo starptautisko darbu iepriekš sniegtās kravas informācijas jautājumu *ICAO/PMO* kopīgajā darba grupā, kurā Komisija aktīvi piedalās ar MOVE ĢD un TAXUD ĢD. Šo darbību mērķis ir kopā ar valstīm un ieinteresētajām personām izstrādāt kopīgus, saskaņotus principus, iespējamus standartus un ieteicamo praksi, kas jāpieņem un jāīsteno, ja valsts vai reģions nolemj piemērot šādu koncepciju vienam vai visiem uzņēmējdarbības modeļiem gaisa kravas un pasta sūtījumu jomā.

CETURTĀ DAĻA

DIALOGS AR STARPTAUTISKĀM STRUKTŪRĀM UN TREŠĀM VALSTĪM

1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

Komisija sadarbojas ar starptautiskām struktūrām un galvenajiem tirdzniecības partneriem, un dalība saistītajās starptautiskajās sanāksmēs, piemēram, ikgadējā *ICAO* aviācijas drošības speciālistu grupas sanāksmē, nodrošina iespēju saskaņot ES nostājas. Ar konkrētām trešām valstīm, piemēram, ASV, Kanādu, Austrāliju, Singapūru u. c., notiek dialogs, kas sniedz Komisijai iespēju panākt labu sapratni un augstu uzticības līmeni ar valstīm, kuras aviācijas drošības jomā īsteno līdzīgu pieeju.

2. STARPTAUTISKĀS STRUKTŪRAS

Komisija piedalījās *ICAO* aviācijas drošības speciālistu grupas ikgadējā sanāksmē (*AVSECP/28*), kas norisinājās Monreālā no 2017. gada 29. maija līdz 2. jūnijam un kurā tika izklāstīts un apstiprināts iesniegšanai *ICAO* padomē Pasaules aviācijas drošības plāns (*GASeP*), kas ir nozīmīgs sasniegums *AVSEC* politikā.

Saskaņā ar 2016. gada *ICAO* Asamblejas Rezolūciju A39-19 par kiberdrošību Komisija piedalījās *ICAO* kiberdrošības samītā un izstādē, kas bija kopīgs drošības pasākums par tēmu “Kā izprast kiberjomu” (Dubaija, AAE, 2017. gada aprīlis). MOVE ĢD izklāstīja ES holistisko pieeju kiberstratēģijas veidošanai, kurā ņemta vērā daudzozaru pieeja, lai novērstu un apkarotu kiberdraudus aviācijā. *ICAO* tika aicināta uzņemties lielāku izaicinājumu un pievērsties kiberdrošībai aviācijā pasaules līmenī.

3. TREŠĀS VALSTIS

ASV 2017. gada 21. martā izdeva norādījumus attiecībā uz aviācijas drošības uzlabošanu, kas apkopoti dokumentā “Ārkārtas grozījumu/drošības direktīva” (*EA/SD*), kuros gaisa pārvadātājiem, kuri veic lidojumus no noteiktām valstīm uz ASV, uzdots nodrošināt, ka rokas bagāžā netiek ienestas elektroniskas ierīces, kas ir lielākas par mobilajiem tālruņiem / viedtālruņiem. Apvienotā Karaliste ieviesa līdzīgus noteikumus attiecībā uz lidojumiem no noteiktām valstīm uz Apvienoto Karalisti.

Dalībvalstu un attiecīgo Eiropas Komisijas dienestu, kā arī EĀDD (tostarp Izlūkošanas un situāciju centra) pārstāvji 2017. gada 29. martā tikās, lai apspriestu riska stāvokli, ņemot vērā Apvienotās Karalistes un ASV iestāžu ieviestos ierobežojumus. Komisija tiešā veidā sazinājās ar ASV iestādēm, un tika organizēta arī virkne tehnisku sanāksmju, lai apspriestu ar apdraudējumiem, ievainojamībām un riskiem saistītos jautājumus. Puses vienojās, ka ir jāstrādā kopā, lai uzlabotu aviācijas drošību un kopīgi novērstu apdraudējumu vidējā/ilgā termiņā.

Vairāki izrietošie *EA/SD* pasākumi tika iekļauti esošajos ES pasākumos, par pamatu ņemot ES pastāvošo stingro drošības režīmu, kā rezultātā Ārkārtas grozījumu ietekme Eiropas Savienībā tika samazināta. ES un ASV savstarpējā apspriešanās, kā arī kopīgais darbs pie šā jautājuma turpinās, un jautājuma par personīgajām elektroniskajām ierīcēm risināšana ir kļuvusi par lielisku iespēju stiprināt abu pušu dialogu un apņēmību sadarboties.

Ar dalībvalstu un Komisijas spēcīgu atbalstu ICAO tika izveidota darba grupa, lai risinātu jautājumu par personīgo elektronisko ierīču ienešanu gaisa kuģa salonā. Darba grupas locekļi jūlijā tikās Parīzē un izstrādāja virkni ieteikumu, kā samazināt apslēptu sprāgstvielu radīto apdraudējumu, nenosakot aizliegumu attiecībā uz personīgajām elektroniskajām ierīcēm. Turklāt ICAO izveidoja arī Kravu drošības daudznozaru darba grupu, lai apspriestu šīs problēmas drošuma, drošības un noteikumu atvieglošanas aspektus.

Tāpat kā iepriekšējos gados Komisija vairākos forumos, it sevišķi ES un ASV Transporta drošības sadarbības grupā (*TSCG*), aktīvi diskutēja ar ASV par aviācijas drošības jautājumiem. *TSCG* mērķis ir veicināt sadarbību vairākās kopīgo interešu jomās un nodrošināt “vienas pieturas drošības mehānismu” nepārtrauktu darbību un pastāvīgu ES un ASV gaisa kravas un pasta sūtījumu attiecīgo režīmu savstarpējo atzīšanu. Abas iniciatīvas ietaupa gaisa pārvadātāju laiku un samazina izmaksas un darbības sarežģītību.

Spēju veidošanas jomā projekts *CASE*⁸ tika attiecīgi pielāgots, piedāvājot jaunas darbības, kuru mērķis ir labāk reaģēt uz partnervalstu paustajām vajadzībām un apdraudējuma izmaiņām. Turklāt apakšreģionu līmenī mācību komponenta satvarā tika sāкта virkne valstu īstenotu pasākumu. Galvenā uzmanība tika pievērsta drošības aprikojuma izmantošanai, valstu revidentu apmācībai, kā arī neaizsargātības novērtēšanas darbsemināra organizēšanai.

Transporta dialoga ar Singapūru kontekstā (2017. gada jūnijā) tika parakstīta administratīva vienošanās, kas apliecina pastāvīgu apņemšanos faktiski izveidot “vienas pieturas drošības mehānismu” starp ES un Singapūru. Pēc rūpīga procesa, ko veidoja teorētisks uzdevums, kurā analizēti Singapūras tiesību akti aviācijas drošības jomā, un pozitīvs novērtējuma apmeklējums Singapūras Čangi lidostā (2017. gada

⁸ ES finansētais un ECAC īstenotais projekts “Civilās aviācijas drošība Āfrikā un Arābijas pussalā” (*CASE* projekts) tika sākts 2016. gada sākumā un tiks īstenots četrus gadus. Tā mērķis ir atbalstīt Āfrikā un Arābijas pussalā īstenotos partnervalstu centienus mazināt civilās aviācijas apdraudējumus un uzlabot starptautisko prasību ievērošanas līmeni, īpašu uzmanību pievēršot kvalitātes kontroles pasākumiem.

oktobrī), tika sagatavots tiesību akta priekšlikuma projekts, kas apspriests ar dalībvalstīm Aviācijas drošības regulatīvajā komitejā un iesniegts komisāru kolēģijai (2017. gada decembrī)⁹.

⁹ Pieņemtais galīgais tiesību akts: OV L 10/5, 13.1.2018.; Komisijas 2018. gada 9. janvāra Īstenošanas regula (ES) 2018/55, ar ko Īstenošanas regulu (ES) 2015/1998 groza attiecībā uz Singapūras Republikas pievienošanu trešām valstīm, kuras atzīst par tādām, kas piemēro drošības standartus, kuri ir līdzvērtīgi kopīgajiem civilās aviācijas drošības pamatstandartiem (Dokuments attiecas uz EEZ).