



Briuselis, 2019 04 16  
COM(2019) 183 final

**KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI**  
**REGLAMENTO (EB) NR. 300/2008 DĖL CIVILINĖS AVIACIJOS SAUGUMO**  
**BENDRŲJŲ TAISYKLIŲ 2017 M. ĮGYVENDINIMO ATASKAITA**

Ši ataskaita apima 2017 m. sausio 1 d. – gruodžio 31 d. laikotarpį

## IVADAS

2017 m. vėl kilo susirūpinimas dėl visuotinės grėsmės, susijusios su savadarbiais sprogstamaisiais užtaisais, sumaniai paslėptais suklastotuose elektroniniuose įtaisuose. JAV ir Jungtinės Karalystės vyriausybės uždraudė į orlaivius, vykdančių skrydžius iš oro uostų, esančių tam tikrose Artimųjų Rytų ir Šiaurės Afrikos šalyse, salonus įsinešti visus už mobiliuosius telefonus didesnius asmeninius elektroninius įtaisus. Ilgalaikis glaudus Europos Sąjungos ir JAV bendradarbiavimas, grindžiamas atitinkamų aviacijos saugumo priemonių pripažinimu, sudarė sąlygas tas su saugumu susijusias problemas spręsti tikslinėmis priemonėmis, netaikant tokių prietaisų draudimo visame pasaulyje, įskaitant jų vežimą iš Europos išvykstančiuose orlaiviuose.

Komisija toliau stengėsi stiprinti aviacijos saugumą visame pasaulyje plėtodama ilgalaikį bendradarbiavimą su ICAO ir įgyvendindama savo gebėjimų stiprinimo iniciatyvą CASE Afrikos ir Artimųjų Rytų šalyse.

Kibernetinis saugumas ir viešųjų oro uostų zonų apsauga išliko prioritetinės sritys.

Kaip ir ankstesniais metais, Komisija toliau aiškino, derino ir paprastino su aviacijos saugumu susijusius teisės aktus laikydamasi ES geresnio reglamentavimo tikslų.

Buvo baigtas parengiamasis darbas, kurio rezultatas – su Singapūru sudarytas naujas vienintelės saugumo patikros susitarimas, naudingas tiek keleiviams, tiek aviacijos sektoriui, taigi 2018 m. pradžioje susitarimą buvo galima oficialiai patvirtinti.

## PIRMA DALIS

### PATIKRINIMAI

#### 1. BENDROJI INFORMACIJA

2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių siekiama užkirsti kelią neteisėtiems veiksams civiliniuose orlaiviuose siekiant apsaugoti asmenis ir prekes.

Sąjungos lygmeniu aviacijos saugumo taisyklių įgyvendinimas grindžiamas reikalavimų laikymosi dviejų lygių stebėjimo sistema, t. y. Komisijos patikrinimais, kuriuos papildė valstybių narių teikiamų kiekvienoje valstybėje narėje nacionaliniu lygmeniu vykdomo stebėjimo veiklos (saugumo auditų, patikrinimų ir bandymų) metinių ataskaitų vertinimas.

Reglamento (EB) Nr. 300/2008 15 straipsnyje reikalaujama, kad Komisija atliktų patikrinimus, įskaitant oro uostų, operatorių ir aviacijos saugumo standartus taikančių subjektų patikrinimus, kurių tikslas – stebėti, kaip valstybės narės taiko reglamentą, ir prireikus teikti aviacijos saugumo tobulinimo rekomendacijas. Sąjungos programa taikoma ir Šveicarijai, o Norvegijoje ir Islandijoje patikrinimai vykdomi pagal analogiškas ELPA priežiūros institucijos (EPI) nuostatas.

Šiems patikrinimams atlikti 2017 m. Komisija subūrė septynių aviacijos saugumo inspektorių, dirbančių visą darbo dieną, grupę. Patikrinimus atlikti padeda apie 100 nacionalinių auditorių, kuriuos paskyrė valstybės narės, Islandija, Norvegija ir Šveicarija ir kurių tinkamumas dalyvauti Komisijos atliekamuose patikrinimuose užtikrinamas Komisijos rengiamais mokymais; nuo 2016 m.<sup>1</sup> ELPA priežiūros institucijos (EPI) ir Europos civilinės aviacijos konferencijos inspektoriai lygiomis teisėmis dalyvauja šiame procese. Daug nacionalinių auditorių, dalyvaujančių Komisijos patikrinimuose, užtikrina tarpusavio vertinimo

---

<sup>1</sup> 2016 m. kovo 31 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/472, OL L 85, p. 28.

sistemos veikimą ir sudaro galimybes plačiau taikyti metodiką bei skleisti geriausią patirtį visose valstybėse narėse. 1 priede pateikta visų Komisijos ir EPI 2017 m. atliktų reikalavimų laikymosi stebėjimo veiksmų suvestinė.

Komisijos reglamente (ES) Nr. 72/2010 su pakeitimais nustatyta Komisijos atliekamų patikrinimų aviacijos saugumo srityje tvarka. Tai, *inter alia*, apima nuostatas dėl Komisijos inspektorių kvalifikacijos ir įgaliojimų bei paskesnių patikrinimų vykdymo.

Šiems patikrinimams atlikti taikoma metodika buvo parengta glaudžiai bendradarbiaujant su valstybių narių aviacijos saugumo institucijomis ir yra grindžiama veiksmingo saugumo priemonių įgyvendinimo nagrinėjimu. Siekdamas išaiškinti reikalavimus ir procedūras, kad būtų galima suderintai atlikti patikrinimus, Mobilumo ir transporto GD saugumo skyrius rengia ir nuolat atnaujina oro uostų ir krovinių patikrinimų žinytus. Šiuose žinynuose taip pat pateikiamos išsamios nuorodos ir gairės, susijusios su visomis aviacijos saugumo priemonėmis, kurių reikalaujama pagal ES teisės aktus. Be to, juose pateikiama išsami informacija apie visus organizacinius ir praktinius Komisijos patikrinimų aspektus. Šiuose žinynuose pateikiama ES įslaptinta informacija, todėl jais gali naudotis tik Komisijos inspektoriai ir atitinkama kiekvienos valstybės narės valdžios institucija.

Komisija atlieka valstybių narių aviacijos saugumo administracijų (atitinkamų valdžios institucijų) patikrinimus, taip pat nedidelio skaičiaus oro uostų, operatorių ir aviacijos saugumo standartus taikančių subjektų patikrinimus. Atitinkamų valdžios institucijų patikrinimų tikslas – patikrinti, ar valstybės narės turi priemones, būtinas tinkamam Europos Sąjungos aviacijos saugumo teisės aktų įgyvendinimui užtikrinti, įskaitant nacionalinę kokybės kontrolės programą, būtinus įgaliojimus ir tinkamus išteklius. Oro uostų patikrinimų tikslas – patikrinti, ar atitinkama valdžios institucija tinkamai prižiūri, ar veiksmingai įgyvendinamos aviacijos saugumo priemonės, ir gali operatyviai nustatyti ir pašalinti galimus trūkumus. Abiem atvejais Komisijos inspektorių nustatytas trūkumas per nustatytą laikotarpį turi būti pašalintas; patikrinimų ataskaitos išplatintos visoms valstybėms narėms.

Nors dauguma patikrinimų buvo atliekami pagal iš anksto numatytą patikrinimo planą, keturi patikrinimai dėl įvairių tinkamai pagrįstų priežasčių buvo suplanuoti iš naujo.

Siekdama valstybėms narėms pateikti patikrinimų grįžtamąją informaciją, skatinti skaidrumą ir suderinti reikalavimų laikymosi stebėjimo metodikas, kovo mėn. Komisija subūrė valstybių narių civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės tarnybų vadovus į patikrinimų darbo grupę.

### **1.1. Komisijos vykdomas daugiamečių reikalavimų laikymosi stebėjimas**

Siekiant pateikti Komisijai deramus įrodymus dėl reikalavimų laikymosi lygio valstybėse narėse, taikomas daugiamečio stebėjimo metodas. Todėl informacija apie Reglamento (EB) Nr. 300/2008 ir jo įgyvendinimo teisės aktų taikymą kiekvienoje valstybėje narėje gaunama kas dvejus metus, atliekant valstybės narės atitinkamos valdžios institucijos arba bent vieno jos oro uosto patikrinimą. Be to, informacija apie bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų taikymą gaunama kas penkerius metus atsitiktinai atrenkant bent 15 proc. visų ES oro uostų, kuriems taikomas Reglamentas (ES) Nr. 300/2008, įskaitant kiekvienos valstybės narės didžiausią pagal keleivių srautą oro uostą.

Kalbant apie pagrindų reglamento reikalavimus, valstybėms narėms tenka didžiausia atsakomybė stebėti, kaip oro uostai, oro vežėjai ir už saugumą atsakingi subjektai laikosi bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimo reikalavimų. Komisijos atliekami patikrinimai atrinktuose oro uostuose yra svarbus reikalavimų laikymosi lygio kiekvienoje valstybėje narėje rodiklis.

Komisijos patikrinimų dažnumas ir mastas nustatytas Mobilumo ir transporto GD strategijoje, skirtoje stebėti, kaip įgyvendinami ES aviacijos saugumo standartai. Joje atsižvelgiama į kiekvienos valstybės narės

aviacijos rinkos dydį, reprezentatyvią oro uosto veiklos rūšies imtį, aviacijos saugumo taisyklių įgyvendinimo standartą, ankstesnių Komisijos patikrinimų rezultatus, nacionalinių metinių kokybės kontrolės ataskaitų vertinimus, saugumo incidentus (neteisėtus veiksmus), grėsmės lygius ir kitus veiksnius bei vertinimus, kurie turi įtakos stebėjimo dažnumui.

Nuo 2010 m. Komisijos patikrinimų metu nustatytas reikalavimų laikymosi lygis<sup>2</sup> yra apie 80 proc. (2010 m. – 80 proc., 2011 m. – 80 proc., 2012 m. – 83 proc., 2013 m. – 80 proc.; 2014 m. – 81 proc., 2015 m. – 80 proc., 2016 m. – 79 proc., 2017 m. – 81 proc.); tačiau palyginti stabilus skaičius nereiškia, kad valstybės narės nededa didesnių pastangų; priešingai, valstybių narių pastangos aviacijos saugumo srityje gerokai padidėjo, nes ilgainiui nustatyta daugiau reikalavimų, ypač tokiose srityse kaip krovinių saugumas, skysčių ir gelių tikrinimas ar sproglių medžiagų pėdsakų aptikimo priemonių naudojimas.

## **2. ATITINKAMŲ NACIONALINIŲ VALDŽIOS INSTITUCIJŲ PATIKRINIMAI**

2017 m. Komisija tęsė penktą atitinkamų valdžios institucijų patikrinimų ciklą. Iš viso per metus atlikti devyni atitinkamų valdžios institucijų patikrinimai. Daugumoje valstybių narių atlikus tokius patikrinimus paaiškėjo, kad padėtis, palyginti su padėtimi, nustatyta per ankstesnius patikrinimus, gerokai pagerėjo.

Dažniausi 2017 m. nustatyti trūkumai yra susiję su nacionalinių kokybės kontrolės programų įgyvendinimo trūkumais. Nustatyta, kad buvo susidurta su sunkumais užtikrinant, kad oro uostai, oro vežėjai ir už saugumą atsakingi reguliuojami subjektai atnaujintų ir prižiūrėtų saugumo programas pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentus ir sprendimus. Be to, kai kuriose valstybėse narėse nebuvo numatyto periodiškumu stebimi užsienio oro vežėjai ir nebuvo visapusiškai taikomos kai kurios pagal reglamentą privalomos taikyti reikalavimų laikymosi stebėjimo metodikos. Tai lėmė riboti ištekliai ir išaugęs atitinkamų subjektų skaičius. Vis dėlto dauguma patikrintų valstybių narių suderino nacionalines aviacijos saugumo programas su ES teisės aktų nuostatomis, įgyvendino daugumą su saugumo mokymais susijusių reikalavimų, laikėsi reikalavimų dėl minimalaus saugumo priemonių tikrinimo oro uostuose dažnumo ir užtikrino, kad aptikti trūkumai būtų pašalinti per nustatytus terminus.

## **3. PRADINIAI ORO UOSTŲ PATIKRINIMAI**

2017 m. atlikta 18 pradinių oro uostų patikrinimų. Patikrinta atitiktis visiems skyriams pagal kiekvienam oro uostui taikytinus saugumo reikalavimus. Nustatyta, kad 2017 m. reikalavimus atitiko 81 proc. pagrindinių priemonių – maždaug tiek pat, kiek ir ankstesniais metais<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Kad būtų užtikrintas palyginamumas ir būtų galima įvertinti reikalavimų laikymosi lygį laikui bėgant, Komisija naudoja reikalavimų laikymosi lygio rodiklio apskaičiavimo metodą, pagal kurį į skaičiavimus įtraukiami tik pagrindiniai saugumo reikalavimai, atitiktis kuriems tikrinama dažniausiai. Tai yra reikalavimai, susiję su oro uostų saugumu, orlaivių saugumu, keleivių ir rankinio bagažo saugumu bei bagažo skyriuje vežamo bagažo saugumu. Saugumo priemonės yra suskirstytos į tiesiogiai susijusių saugumo reikalavimų rinkinius ir vertinamos kaip visuma. Nustatytasis svorinis daugiklis, atspindintis kiekvienos priemonių kategorijos įgyvendinimo lygį, yra taikomas taip:

- tiesiogiai susijusių reikalavimų, priskiriamų kategorijai „visiškai atitinka“, rinkinio svoris atitinka 100 proc.;
- tiesiogiai susijusių reikalavimų, priskiriamų kategorijai „atitinka, bet pageidautini patobulinimai“, rinkinio svoris atitinka 75 proc.;
- tiesiogiai susijusių reikalavimų, priskiriamų kategorijai „neatitinka“, rinkinio svoris atitinka 50 proc.;
- tiesiogiai susijusių reikalavimų, priskiriamų kategorijai „neatitinka, turi didelių trūkumų“, rinkinio svoris atitinka 25 proc.

Todėl bendras konkrečių metų reikalavimų laikymosi rodiklis yra svorinių daugiklių suma, padalyta iš kategorijoms priskirtų tiesiogiai susijusių reikalavimų rinkinių skaičiaus.

<sup>3</sup> Žr. 1.1 skyrių.

Praėjus aštuoneriems Reglamento (EB) Nr. 300/2008 įgyvendinimo metams, tikrinimo rezultatai atspindi atitinkamų valdžios institucijų ir pramonės dėtą pastangą. Dauguma saugumo reikalavimų, kylančių iš šio plataus užmojo teisės akto, buvo teisingai įgyvendinti; svarbiausių aviacijos saugumo sričių reikalavimų laikymosi lygis išliko stabilus, maždaug 80 proc. Tačiau kai kurių priemonių įgyvendinimo veiksmingumas vis dar gali būti gerinamas.

Daugumą nustatytų trūkumų, kaip ir seniau, lėmė su žmogiškuoju veiksniu susijusios problemos. Jie daugiausia nustatyti tam tikrose srityse praktiškai įgyvendinant tam tikrus naujus arba pastaruoju metu iš esmės pakeistus teisinius reikalavimus. Visų pirma, atitinkamos valdžios institucijos, pramonės suinteresuotieji subjektai ir Komisija turės toliau dėti pastangas įgyvendindami kai kurias nuostatas, susijusias su patekimo kontrole, personalo patikrinimu ir rankinio bagažo patikrinimu. Nuodugnus orlaivio saugumo patikrinimas yra kita sritis, kurioje būtina dėti daugiau pastangų. Šie klausimai turėtų būti sprendžiami atitinkamose srityse gerinant nacionalinę kokybės kontrolės veiklą.

Bagazo skyriuje vežamo bagazo tikrinimo, orlaivio atsargų, mokymo ir saugumo įrangos reikalavimų laikymosi lygis 2017 m. taip pat buvo aukštas (kaip ir 2015 m. bei 2016 m., kai rezultatai buvo palyginti geri), nes toliau gerėjo informuotumas ir praktinė patirtis, susijusi su peržiūrėtais įgyvendinimo teisės aktais, o tai pagerino priemonių aiškumą ir nuoseklumą.

#### **4. PASKESNI PATIKRINIMAI**

Pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 72/2010 su pakeitimais 13 straipsnį Komisija paprastai atlieka tam tikrą skaičių paskesnių patikrinimų. Toks patikrinimas numatomas per pradinį patikrinimą nustačius kelis didelius trūkumus, taip pat atsitiktine tvarka, siekiant patikrinti, ar atitinkamos valdžios institucijos turi įgaliojimus reikalauti, kad aptiktas trūkumas būtų ištaisytas per nustatytą laikotarpį. 2017 m. atlikus keturis tokius patikrinimus patvirtinta, kad dauguma nustatytų trūkumų ištaisyti.

#### **5. VALSTYBIŲ NARIŲ KASMETINIŲ KOKYBĖS KONTROLĖS ATASKAITŲ VERTINIMAI**

2010 m. sausio 8 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 18/2010, iš dalies keičiančio Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 300/2008 nuostatas dėl nacionalinių civilinės aviacijos saugumo kokybės kontrolės programų reikalavimų, 18 punkte reikalaujama, kad valstybės narės kasmet teiktų Komisijai ataskaitas apie priemones, kurių imtasi jų įsipareigojimams pagal šį reglamentą vykdyti, ir apie aviacijos saugumo padėtį jų teritorijoje esančiuose oro uostuose. Ataskaitos turinys turi atitikti III priedėlį ir jai rengti turi būti naudojamas Komisijos pateiktas šablonas.

Šių ataskaitų vertinimas, be Komisijos reguliarių patikrinimų, yra Komisijos naudojama priemonė, skirta atidžiai stebėti, kaip įgyvendinamos griežtos nacionalinės kokybės kontrolės priemonės, leidžiančios operatyviai aptikti ir pašalinti trūkumus kiekvienoje valstybėje narėje.

Vertinimas apima sistemingo oro uostų, oro vežėjų ir kitų už aviacijos saugumą atsakingų subjektų stebėjimo analizę, stebėjimo darbo dienų skaičių, tinkamo atitikties stebėjimo priemonių rinkinio apimtį ir tų priemonių taikymo dažnumą, nacionalinius reikalavimų laikymosi lygius, paskesnius veiksmus ir naudojimąsi įgyvendinimo užtikrinimo įgaliojimais.

Iš 2017 m. atlikto metinių ataskaitų vertinimo rezultatų matyti, kad, palyginti su 2016 m., didelė pažanga padaryta sistemingo stebėjimo, stebėjimo darbo dienų skaičiaus ir minimalaus dažnumo užtikrinimo srityse. Atrodo, kad veikla, susijusi su tokiais klausimais kaip stebėjimo veiklos apimtis ir įgyvendinimo užtikrinimo priemonės, naudojamos siekiant užtikrinti, kad nustatyti trūkumai būtų pašalinti ir nepasikartotų, nuosekliai įgyvendinama, nes daugumoje valstybių narių išliko ankstesniais metais nustatyti patobulinimai. Tačiau iš ataskaitų paaiškėjo, kad kai kurioms valstybėms narėms vis dar kyla sunkumų atliekant bandymus tam tikrose saugumo srityse, kurioms turi būti taikomas reglamentas.

Komisija kiekvienai valstybei narei pateikė oficialų individualų išsamų įvertinimą, kuriame nurodyti trūkumai ar silpnosios vietos, ir paprašė, kad valstybės narės pateiktų tinkamų taisomųjų priemonių. Komisija atidžiai stebės, kaip įgyvendinami šie veiksmų planai, ir jei valstybė narė nurodytus trūkumus ar silpnąsias vietas patvirtins, tačiau tinkamų taisomųjų priemonių nepasiūlys, bus imtasi oficialių veiksmų.

## **6. TREČIŲJŲ ŠALIŲ ORO UOSTŲ VERTINIMAS**

Per aptariamus metus pagal darbo susitarimą su JAV susisiektimo saugumo administracija, kuris sudarytas remiantis ES ir JAV susitarimu dėl oro susisiektimo<sup>4</sup>, atliktas vieno JAV oro uosto (Šarlotės Daglaso tarptautinio oro uosto) vertinimas. Tokie vertinimai yra reguliariai atliekami pagal vienintelio saugumo patikrinimo principą, ir šis vertinimas patvirtino, kad JAV saugumo priemonių įgyvendinimas išlieka lygiavertis įgyvendinimui pagal ES aviacijos saugumo teisės aktus.

Remdamasis 2015 m. Europos aviacijos strategijoje nustatytais principais Mobilumo ir transporto GD intensyviai bendradarbiavo su Singapūro transporto ministerija, kad būtų sudarytas ES ir Singapūro vienintelio saugumo patikrinimo susitarimas. Siekiant nustatyti, ar Singapūro Respublikos aviacijos saugumo priemonės yra lygiavertės ES teisės aktuose reikalaujamos priemonėms, 2017 m. spalio mėn. Singapūro Čangio oro uoste buvo surengtas ES patikrinimo grupės vertinimo vizitas. Vienintelio saugumo patikrinimo sistema turėjo būti oficialiai įtvirtinta 2018 m. pradžioje.

## **7. NEBAIGTOS BYLOS, BYLOS PAGAL 15 STRAIPSNĮ IR TEISINĖS PROCEDŪROS**

Patikrinimo byla baigiama tik tada, kai Komisija įsitikina, kad buvo imtasi tinkamų taisomųjų veiksmų. Todėl bylos trukmė priklauso nuo gero atitinkamos valstybės narės bendradarbiavimo. Buvo galima baigti 32 patikrinimų bylas (20 bylų buvo susijusios su oro uostų patikrinimais ir 12 bylų – su atitinkamų valdžios institucijų patikrinimais). Apskritai, metų pabaigoje liko nebaigtos patikrinimo bylos, susijusios su dešimt atitinkamų valdžios institucijų ir septyniolika oro uostų.

Jeigu manoma, kad oro uoste nustatyti saugumo priemonių įgyvendinimo trūkumai yra tokie dideli, kad galėtų turėti didelį poveikį bendram civilinės aviacijos saugumo lygiui Sąjungoje, Komisija taiko Komisijos reglamento (ES) Nr. 72/2010 15 straipsnį. Tai reiškia, kad apie susidariusią padėtį turi būti įspėtos visos kitos atitinkamos valdžios institucijos ir turi būti apsvarstyta, kokias kompensacines priemones taikyti iš to oro uosto vykdomiems skrydžiams. 2017 m. bylų pagal 15 straipsnį nepraadėta.

Nepaisant to, ar taikomas 15 straipsnis, kita priemonė, kurios gali imtis Komisija, visų pirma tais atvejais, kai ilgą laiką nesiimama priemonių trūkumams pašalinti arba trūkumai nuolat kartojasi, – pradėti pažeidimo nagrinėjimo procedūrą. 2017 m. pažeidimo nagrinėjimo procedūros buvo pradėtos prieš dvi valstybes nares dėl nepakankamai įgyvendintos nacionalinės kokybės kontrolės programos ir oficialiai nepriimtų nacionalinės saugumo programos ir nacionalinės kokybės kontrolės programos persvarstytų redakcijų.

## **ANTRA DALIS**

### **TEISĖS AKTAI IR PAGALBINĖS PRIEMONĖS**

#### **1. TEISĖS AKTAI**

Civilinė aviacija ir toliau yra patrauklus teroristinių grupuočių taikiny, todėl siekiant kovoti su šia grėsme reikia užtikrinti, kad būtų įgyvendinamos proporcingos rizika grindžiamos apsaugos priemonės. Todėl Komisija ir valstybės narės nuolat derina rizikos mažinimo priemones, kad užtikrintų aukščiausio lygio saugumą ir kartu kuo labiau sumažintų neigiamą poveikį veiklai.

---

<sup>4</sup> OL L 134, 2007 5 25, p. 4.

2017 m. gegužės mėn. Komisija priėmė 2017 m. gegužės 12 d. Reglamentą (ES) 2017/815, kuriuo dėl tam tikrų specifinių aviacijos saugumo priemonių išaiškinimo, suderinimo ir supaprastinimo iš dalies keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998. Neviešos būtinos žinoti saugumo nuostatos buvo nustatytos priėmus 2017 m. gegužės 15 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimą C(2017) 3030, kuriuo dėl tam tikrų specifinių aviacijos saugumo priemonių išaiškinimo, suderinimo ir supaprastinimo iš dalies keičiamas Sprendimas C(2015) 8005.

Komisija taip pat priėmė 2017 m. gegužės 17 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2017/837 dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės, redakcijos lenkų ir švedų kalbomis klaidų ištaisymo.

## **2. SAJUNGOS TIEKIMO GRANDINĖS SAUGUMO DUOMENŲ BAZĖ (UDSCS)**

Nuo 2010 m. birželio 1 d. reguliuojamų subjektų ir žinomų siuntėjų duomenų bazė<sup>5</sup> yra vienintelė teisėta pirminė priemonė, kuria reguliuojami subjektai turi naudotis ieškodami informacijos, kai priima siuntinius iš kito reguliuojamo subjekto arba žinomo siuntėjo. Nuo 2012 m. vasario 1 d. duomenų bazė buvo išplėsta: į ją įtrauktas oro vežėjų, kuriems leidžiama į ES įvežti krovinius ir pašta iš trečiųjų šalių oro uostų (ACC3), sąrašas. 2013 m. ši duomenų bazė buvo teisinėmis priemonėmis dar kartą išplėsta: į ją įtrauktas valstybių narių patvirtintų ES aviacijos saugumo tvirtintojų sąrašas. Be to, kad geriau atsispindėtų platesnė duomenų bazės aprėptis, ji pervadinta Sąjungos tiekimo grandinės saugumo duomenų baze<sup>6</sup>. 2017 m. pabaigoje duomenų bazėje buvo 14 000 įrašų apie reguliuojamus subjektus, žinomus siuntėjus, nepriklausomus tvirtintojus, ACC3 oro transporto bendroves, reguliuojamus tiekėjus, trečiųjų šalių reguliuojamus subjektus ir žinomus siuntėjus. 2017 metais atitiktis nustatytam 99,5 proc. prieinamumo rodikliui buvo taip pat nuolat užtikrinama.

## **TREČIA DALIS**

### **BANDYMAI, TYRIMAI IR NAUJOS INICIATYVOS**

#### **1. BANDYMAI**

ES aviacijos saugumo teisės aktuose nurodytas bandymas atliekamas, kai valstybė narė susitaria su Komisija, kad kurį laiką taikys tam tikrą teisės aktuose nenumatytą priemonę ar metodą, kuria (-iuo) pakeičiama viena iš pripažintų saugumo kontrolės priemonių, su sąlyga, kad toks bandymas nedaro neigiamo poveikio bendram saugumo lygiui. Teisiškai šis terminas netaikomas, kai valstybė narė ar subjektas atlieka naujos saugumo kontrolės priemonės, kuri taikoma kartu su teisės aktuose numatyta priemone ar keliomis tokiomis priemonėmis, vertinimą.

2017 m. buvo baigti du bandymai Nyderlanduose ir Prancūzijoje. Jie buvo susiję su naujos kartos įranga rankiniam bagažui tikrinti, kurią naudojant prieš tikrinimą nereikia išimti nešiojamųjų kompiuterių, ir su avalynei tikrinti skirta įranga, kuria aptinkamas tiek metalas, tiek sprogstamosios medžiagos ir kuri naudojama kartu su stacionariąja metalo aptikimo įranga ir kūno skeneriais. Abu bandymai davė teigiamų rezultatų, o su avalynei tikrinti skirta įranga susijusį bandymą bus svarstoma įtraukti į 2018 m. atliktiną teisės aktų pakeitimą. 2017 m. nebuvo atlikti ar pradėti jokie kiti bandymai.

<sup>5</sup> Šią duomenų bazę, kuria tiekimo grandinės dalyviams privaloma naudotis pagal Reglamentą (ES) Nr. 185/2010 ir Sprendimą C(2010) 774, sukūrė Komisija.

<sup>6</sup> 2013 m. lapkričio 6 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1116/2013, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 185/2010 (OL L 299, 2013 11 9, p. 1).

## **2. TYRIMAI IR ATASKAITOS**

2017 m. spalio mėn. Komisijai buvo pateiktas tyrimas<sup>7</sup> dėl ES oro uostų nekontroliuojamųjų zonų apsaugos. Tyrime išnagrinėtos priemonės, kurių imtasi 11 Europos oro uostų, siekiant apsaugoti viešąsias zonas, įvertintas jų veiksmingumas ir pateiktos rekomendacijos, ypač dėl gairių, rizikos vertinimo ir keitimosi informacija.

2017 m. pabaigoje Mobilumo ir transporto GD pavedė atlikti vienintelio saugumo patikrinimo sistemos ekonominės (ir kitos) naudos tyrimą, kurio tikslas – išanalizuoti esamų ES vienintelio saugumo patikrinimo susitarimų su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis, Kanada ir Juodkalnija ekonominę ir kitą naudą. Jei tyrimu bus patvirtinta vienintelio saugumo patikrinimo sistemos ekonominės ir (arba) kitos naudos svarba, jo išvados galėtų būti papildoma paskata imtis tolesnių veiksmų siekiant visuotinio aviacijos saugumo tvarumo ir vedant derybas su pagrindiniais partneriais dėl vienintelio saugumo patikrinimo sistemos taikymo. Tyrimas turėjo būti baigtas 2018 m. rugsėjo mėn.

## **3. NAUJOS INICIATYVOS**

Padaryta tolesnė pažanga, susijusi su aviacijos saugumo srities technologijų plėtros veiksmų gairėmis. Gairėse nustatoma įvairi veikla, apimanti visus saugumo technologijų ir metodų aspektus, ir pateikiama informacija visiems Europos suinteresuotiesiems subjektams, dalyvaujantiems aviacijos saugumo tyrimuose.

Krovinių klausimu Komisija toliau glaudžiai bendradarbiauja su valstybėmis narėmis, kad būtų pasirengta įgyvendinti išankstinės informacijos apie krovinius prieš pakrovimą analizės tvarką. Atsižvelgiant į tai, toliau bendradarbiauta su muitinėmis įgyvendinant šiuo metu vykdomą tarptautinę užduotį, kurią inicijavo jungtinė ICAO / WCO darbo grupė dėl išankstinės informacijos apie krovinius. Šios grupės veikloje Komisija aktyviai dalyvauja kartu su Mobilumo ir transporto GD bei Mokesčių ir muitų sąjungos GD. Atliekant šią užduotį kartu su valstybėmis ir suinteresuotaisiais subjektais, siekiama susitarti dėl bendrų principų ir galimų standartų bei rekomenduojamos praktikos, kurie būtų priimti ir įgyvendinami, jei valstybė ar regionas nuspręstų tokią sampratą taikyti vienam ar visiems verslo modeliams krovinių ir pašto vežimo oro transportu srityje.

---

<sup>7</sup> Tyrimą atliko konsultacijų įmonė „o&i“.



## KETVIRTA DALIS

### DIALOGAS SU TARPTAUTINĖMIS ORGANIZACIJOMIS IR TREČIOSIOMIS ŠALIMIS

#### 1. BENDROJI INFORMACIJA

Komisija bendradarbiauja su tarptautinėmis organizacijomis ir pagrindiniais prekybos partneriais ir dalyvaudama susijusiuose tarptautiniuose susitikimuose, pavyzdžiui, metiniame ICAO aviacijos saugumo grupės susitikime, užtikrina ES pozicijų koordinavimą. Su tam tikromis trečiosiomis šalimis, pavyzdžiui, Australija, Jungtinėmis Amerikos Valstijomis, Kanada, Singapūru ir kt., vykdomas dvišalis dialogas, leidžiantis Komisijai ir šalims, kurios laikosi panašaus požiūrio į aviacijos saugumą, formuoti gerą tarpusavio supratimą ir pasiekti aukštą tarpusavio pasitikėjimo lygį.

#### 2. TARPTAUTINĖS ORGANIZACIJOS

Komisija dalyvavo 2017 m. gegužės 29 – birželio 2 d. Monrealyje vykusiame ICAO aviacijos saugumo grupės metiniame posėdyje (AVSECP/28), kuriame buvo pristatytas svarbus aviacijos saugumo politikos dokumentas – Pasaulinis aviacijos saugumo planas (GASep) ir pritarta dėl jo pateikimo ICAO tarybai.

Atsižvelgdama į 2016 m. ICAO asamblėjos rezoliuciją A39-19 dėl kibernetinio saugumo, Komisija dalyvavo bendrame saugos ir saugumo renginyje – ICAO aukščiausiojo lygio susitikime ir parodoje kibernetinio saugumo klausimais „Kibernetinės erdvės suvokimas“ (Dubajus, JAE, 2017 m. balandžio mėn.). Mobilumo ir transporto GD pristatė ES holistinį požiūrį į kibernetinės strategijos sukūrimą laikantis tarpdalykinio požiūrio, kad būtų sprendžiamas kibernetinės grėsmės aviacijai klausimas ir su ta grėsme kovojama. ICAO buvo paraginta išsikelti platesnio užmojo uždavinį ir kibernetinio saugumo aviacijai klausimą nagrinėti pasauliniu mastu.

#### 3. TREČIOSIOS ŠALYS

2017 m. kovo 21 d. JAV paskelbė sustiprintas aviacijos saugumo priemones – Nepaprastosios padėties pataisą / saugumo direktyvą (angl. *Emergency Amendment/Security Directive* toliau – EA / SD) – pagal kurias pareikalauta, kad oro vežėjai, vykstantys skrydžius iš tam tikrų šalių į JAV, rankiniame bagaže neleistų turėti už mobilųjų arba išmanųjų telefoną didesnių elektroninių įtaisų. Jungtinė Karalystė panašias taisykles nustatė skrydžiams į Jungtinę Karalystę iš keleto šalių.

2017 m. kovo 29 d. valstybės narės, Europos Komisijos atitinkamos tarnybos ir Europos išorės veiksmų tarnyba (EIVT) (įskaitant Žvalgybos ir situacijų centrą), atsižvelgdamos į Jungtinės Karalystės ir JAV nustatytus apribojimus, susitiko aptarti rizikos padėtį. Komisija palaikė tiesioginius ryšius su JAV institucijomis, vėliau įvyko keletas techninių susitikimų grėsmėms, pažeidžiamumui ir rizikai aptarti. Šalys sutiko, kad vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiu reikia imtis bendrų aviacijos saugumo didinimo veiksmų ir grėsmes šalinti drauge.

Kadangi ES taikoma patikima saugumo tvarka, dalis EA / SD priemonių atitiko esamas ES priemones ir dėl to Nepaprastosios padėties pataisa ES turėjo mažesnę poveikį. ES ir JAV šiuo klausimu konsultuojasi ir imasi bendrų veiksmų, o pats asmeninių elektroninių įtaisų klausimas apskritai yra palanki galimybė toliau stiprinti šalių dialogą ir įsipareigojimą bendradarbiauti.

Valstybėms narėms ir Komisijai labai palaikant, ICAO lygmeniu buvo suburta specialios paskirties grupė, kurios tikslas – spręsti klausimus, susijusius su asmeninių elektroninių įtaisų vežimu orlaivyje. Šios darbo grupės nariai liepos mėnesį posėdžiavo Paryžiuje ir parengė keletą rekomendacijų, kaip sumažinti paslėptų

sprogstamųjų medžiagų grėsmę netaikant draudimo vežtis tokius daiktus kaip asmeniniai elektroniniai įtaisai. Be to, ICAO suformavo Tarpdisciplininę krovinių saugos grupę, kurios paskirtis – nagrinėti bendrus šio klausimo saugos, saugumo ir palengvinimo aspektus.

Kaip ir ankstesniais metais, Komisija aviacijos saugumo klausimais aktyviai bendradarbiavo su Jungtinėmis Amerikos Valstijomis įvairiuose forumuose, visų pirma ES ir JAV bendradarbiavimo transporto saugumo klausimais grupėje. ES ir JAV bendradarbiavimo transporto saugumo klausimais grupė siekia skatinti bendradarbiavimą įvairiose bendro intereso srityse ir užtikrinti, kad ir toliau veiktų vienintelio saugumo patikrinimo sistema bei abipusiškai pripažįstama ES ir JAV taikoma krovinių ir pašto vežimo oro transportu tvarka. Abi iniciatyvos padeda taupyti oro vežėjų laiką, sumažinti išlaidas ir veiklos sudėtingumą.

Kalbant apie gebėjimų stiprinimą, buvo pakoreguotas projektas CASE<sup>8</sup>: pasiūlyta naujų rūšių veikla, kuria siekiama geriau atsižvelgti į valstybių partnerių nurodytus poreikius ir į tai, kad grėsmės pobūdis kinta. Be to, subregioniniu mastu pagal mokymo sudedamąją dalį buvo imtasi nacionalinių veiksmų. Pagrindiniai klausimai buvo susiję su saugumo įrangos naudojimu, nacionalinių auditorių mokymu ir pažeidžiamumo vertinimo praktiniais seminarais.

Vykstant dialogui su Singapūru transporto srityje (2017 m. birželio mėn.) pasirašytas administracinis susitarimas, kuriuo siekiama parodyti nuolatinį ES ir Singapūro įsipareigojimą realiai įgyvendinti jų ketinimus dėl vienintelio saugumo patikrinimo susitarimo. Po išsamaus proceso, kurį sudarė teorinio modeliavimo pratybos, per kurias buvo nagrinėjami Singapūro aviacijos saugumo teisės aktai, ir teigiamų rezultatų davęs vertinimo vizitas Singapūro Čangio oro uoste (2017 m. spalio mėn.), buvo parengtas, su valstybėmis narėmis Aviacijos saugumo reguliavimo komitete aptartas ir Komisijos narių kolegijai pateiktas teisėkūros procedūra priimamo akto pasiūlymo projektas (2017 m. gruodžio mėn.)<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> ES finansuojamas ir Europos civilinės aviacijos konferencijos šalių įgyvendinamas Civilinės aviacijos saugumo Afrikoje ir Arabijos pusiasalyje projektas (CASE) pradėtas įgyvendinti 2016 m. pradžioje, projekto įgyvendinimo trukmė – ketveri metai. Projekto tikslas – remti valstybių partnerių pastangas Afrikoje ir Arabijos pusiasalyje mažinti grėsmes civilinei aviacijai ir gerinti tarptautinių reikalavimų laikymąsi, daug dėmesio skiriant kokybės kontrolės priemonėms.

<sup>9</sup> Galutinis priimtas teisės aktas: OL L 10, 2018 1 13, p. 5. 2018 m. sausio 9 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/55, kuriuo dėl Singapūro Respublikos priskyrimo prie trečiųjų šalių, kurios pripažįstamos taikančiomis bendriesiems pagrindiniams civilinės aviacijos saugumo standartams lygiaverčius saugumo standartus, iš dalies keičiamas įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998 (Tekstas svarbus EEE).