



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 19.10.2011
KOM(2011) 649 lõplik

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

**2010. AASTA ARUANNE MÄÄRUSE (EÜ) NR 300/2008 (MIS KÄSITLEB
TSIVIILLENNUNDUSJULGESTUSE ÜHISEESKIRJU) RAKENDAMISE KOHTA**

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

2010. AASTA ARUANNE MÄÄRUSE (EÜ) NR 300/2008 (MIS KÄSITLEB TSIVIILLENUNDUSJULGESTUSE ÜHISESKIRJU) RAKENDAMISE KOHTA

Aruanne hõlmab ajavahemikku 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini 2010

SISSEJUHATUS

29. aprillil 2010 jõustusid määrus (EÜ) nr 300/2008 ja selle rakendussätted. Kõnealuse uue õigusraamistikuga konsolideeriti ja tühistati selguse huvides need Euroopa õigusaktid, mis olid vastu võetud määruse (EÜ) nr 2320/2002 varem kehtinud raamistikus. Lisaks võeti selles arvesse tehnilist arengut ja menetluskorra muutumist ning pakuti üksikasjalikumaid juhiseid vastuseks hiljutistele ebaseaduslikele tegudele tsiviillennundusjulgestuse valdkonnas. Selle tulemusel täiustati teatud tüüpi läbivaatusseadmete ja läbivaatustoimingute standardeid ning võeti vastu täiendavaid uusi läbivaatusmeetodeid, mis põhinevad ühistel põhistandarditel. Peale selle töötati lõplikult välja õhusõidukis vedelikke kaasas kandvate reisijatega seotud eeskirjad ja tingimused.

Komisjon tegi kogu aasta järjekindlalt koostööd liikmesriikide ja tsiviillennundussektoriga, et ühtlustada eespool nimetatud uue õigusraamistiku ladusat ja ühetaolist rakendamist. Teadlaskond ja tootjad keskendusid selliste tehnoloogialahenduste väljaarendamisele, mis võimaldaksid reisijatel õhusõidukite pardale vedelikke kaasa võtta. Nende seadmete esimesed katsetused viidi läbi Euroopa lennuväljadel. Jätkati katsetusi seoses turvaskannerite kasutamisega. Laiemas plaanis peeti rahvusvaheliste organisatsioonidega korrapäraselt läbirääkimisi ühistele probleemidele ülemaailmsete lahenduste leidmiseks.

Seoses Jeemeni lennukipommi ja ELi postipakkidega seotud vahejuhtumitega 2010. aasta oktoobri lõpus oldi sunnitud taas pöörama tähelepanu uuele ohule. Pärast vähem kui aasta tagasi toimunud vahejuhtumit lennuettevõtja Northwest Airlines lennuga 253, mis 2009. aasta jõulude ajal suundus Amsterdamist Schipholi lennuväljalt Detroiti, oli see vahejuhtum veel üks meeldetuletus selle kohta, et äärmusrühmitused peavad tsiviillennundust endiselt ligitõmbavaks sihtmärgiks ning otsivad jätkuvalt võimalusi, et vältida tuvastamist olemasolevate läbivaatusmeetodite abil. See kinnitas veel kord komisjoni ja tema partnerite olulist rolli reisijate ja kogu Euroopa lennundussektori kaitsmisel ning andis tõuke lennulasti turvalisuse parandamise aruande ja vastava tegevuskava koostamiseks, mille transpordinõukogu ning justiits- ja siseasjade nõukogu kinnitasid 2010. aasta detsembris. Kuna sise- ja välisjulgeolek on lahutamatud, on Euroopa ja selle kodanike kaitseks oluline tegeleda ka meie maailmajaost kaugel asuvate ohtudega. Sel eesmärgil teeb komisjon tihedat koostööd Euroopa uue välisteenistusega (EEAS).

ESIMENE OSA

INSPEKTEERIMISED

1. ÜLDTEAVE

Määruse (EÜ) nr 300/2008 tingimuste kohaselt peab komisjon inspekteerima liikmesriikide lennundusjulgestusega tegelevaid ametiasutusi (pädevaid asutusi) ja ELi lennuvälju. Liidu programm hõlmab ka Šveitsi, samal ajal kui Norrat ja Islandit (ning Liechtensteini) kontrollib samalaadsete sätete alusel EFTA järelevalveamet. Inspekteerimist viib läbi komisjoni töörühm, mis koosneb 11 lennundusjulgestuse inspektorist. Inspekteerimist toetavad ELi liikmesriikide, Islandi, Norra ja Šveitsi määratud riiklikud inspektorid, kelle komisjon 2010. aastal uue õigusraamistiku kohaselt uuesti atesteeris. 2010. aasta inspekteerimistes osales 46 riiklikku inspektorit. Käesoleva aruande lisas esitatud tabelis on kokkuvõte komisjoni ja EFTA järelevalveametite senisest järelevalvetegevusest.

2. LIIKMESRIIKIDE PÄDEVATE ASUTUSTE INSPEKTEERIMINE

Komisjon inspekteeris 2010. aastal viit pädevat ametiasutust, mida ta oli ka juba varem inspekteerinud. Kõige enam olid 2010. aastal leitud puudused seotud sellega, et riiklik tsiviillennundusprogramm ja riiklik kvaliteedikontrolliprogramm ei olnud ikka veel määruses (EÜ) nr 300/2008 sätestatud uue õigusraamistikuga täielikult kooskõlla viidud.

Meetmete rakendamise kontrollimisel ilmnas, et endiselt ei suudeta mõnes liikmesriigis puudusi kiiresti tuvastada ja kõrvaldada. Mõned liikmesriigid ei olnud teostanud järelevalvet õigusaktide kõikide aspektide üle ning mõningaid lennuvälju ei olnud pika aja jooksul inspekteeritud. Järelmeetmed olid mõnikord ebapiisavad või neid ei teostatud, samuti ei olnud harvad juhtumid, mil puudused kõrvaldati suure hilinemisega. Sanktsioonid olid kehtestatud kõikides liikmesriikides, kuid need ei olnud alati piisavalt ranged või ei kasutatud neid nii, et need oleksid mõjunud hoiatavalt.

3. ESIALGSED INSPEKTEERIMISED LENNUVÄLJADEL

2010. aastal viidi läbi üheksateistkümne (19) lennuvälja esialgne inspekteerimine, mis on täpselt sama palju nagu 2009. aastal. Kontrolliti kõiki valdkondi (kuigi mitte kõikide inspekteerimiste käigus). Peamiste meetmete nõuetele vastavuse üldmäär 2010. aastal oli peaaegu 80 %.

Puudused, mis leiti traditsiooniliste meetmete¹ valdkonnas, tulenesid sageli inimteguriga seotud probleemidest. Traditsiooniliste meetmete rikkumised 2010. aastal inspekteeritud lennuväljadel olid peamiselt seotud töötajate ja reisijate läbivaatuse kvaliteediga ning lasti ohutusnõuetega. Eelkõige töötajate ja reisijate käsitsi läbivaatus ei vastanud alati ühistele põhistandarditele, mida selguse huvides on uues õigusraamistikus üksikasjalikult kirjeldatud. Lasti osas oli enamik rikkumisi seotud läbivaatuseks kõige asjakohasemate meetodite valikuga, arvestades saadetise laadi ja meetodite kohaldamise standardeid. Neile inimteguriga seotud küsimustele tuleks tähelepanu pöörata tõhusama koolituse ja järelevalve kaudu.

Peale selle ei olnud ajavahemikus juunist kuni detsembrini 2010 inspekteeritud lennuväljadel ikka veel täielikult rakendatud teatavad lisameetmed, mis on uues õigusraamistikus ette

¹ Meetmeid nimetatakse traditsioonilisteks, kui neid juba kohaldatakse määruses (EÜ) nr 2320/2002 sätestatud õigusraamistikus.

nähtud. Rikkumisi esines seoses meetodite ja standarditega, mida kasutati pardavarude ja lennuvälja varude läbivaatuse teostamiseks (seal, kus turvaline tarneahel ei olnud veel täielikult rakendatud), akrediteerimismenetlustega töötaja läbivaatusest vabastamiseks ja lennuväljapatrullide sagedust käsitleva riskianalüüsi puudumisega. Liikmesriikide pädevad asutused peaksid nende uute sätete rakendamist aktiivselt toetama.

Peale selle esines 2010. aastal inspekteeritud lennuväljadel probleeme ka seoses juurdepääsu lubamisega julgestuspiirangualale, registreeritud pagasi vastavuse kontrolliga, reisijast eraldi liikuva pagasi läbivaatusmeetoditega ja julgestusalase läbivaatuse seadmete standarditega.

4. JÄRELKONTROLLID

Määruse (EL) nr 72/2010 artikli 13 kohaselt viib komisjon tavaliselt läbi piiratud arvu järelkontrolle. Kui esialgse inspekteerimise ajal tuvastati lennuväljal tõsiseid puudusi, kavandatakse kindlasti veel üks kontrollkäik. 2010. aastal peeti vajalikuks teha kaks niisugust inspekteerimist ning mõlema puhul leiti, et kõrvaldatud oli enamik puudusi, ent mitte kõik tuvastatud puudused.

5. AVATUD TOIMIKUD, ARTIKLI 15 KOHASED JUHTUMID JA KOHTUMENETLUSED

Inspekteerimistoimikud jäävad avatuks, kuni komisjon on veendunud, et asjakohased parandusmeetmed on võetud. Aastal 2010 suleti 27 toimikut (21 lennuvälja ja kuus pädeva ametiasutuse toimikut). Kõnealuse aasta lõpuks jäi avatuks kokku 11 pädeva ametiasutuse ja 17 lennuvälja inspekteerimistoimikut.

Kui lennuväljal leitud puudusi peetakse nii tõsisteks, et need kujutavad märkimisväärset ohtu tsiviillennundusjulgestuse üldisele tasemele ELis, algatab komisjon määruse (EL) nr 72/2010² artikli 15 kohase tegevuse. See tähendab, et kõiki teisi pädevaid asutusi teavitatakse olukorrast ning et kõnealuselt lennuväljalt väljuvate lendude puhul võidakse kaaluda täiendavate meetmete võtmist. 2010. aasta juuli keskel algatati artikli 15 kohaselt üks juhtum, mis lõpetati neli kuud hiljem, kui puudused olid nõuetekohaselt kõrvaldatud.

Teine võimalik sanktsioon kõige tõsisematel juhtudel või meetmete pikaajalise võtmata jätmise korral või puuduste korduval esinemisel on rikkumismenetluse algatamine projekti EU Pilot raames nende liikmesriikide suhtes, kes on avaldanud komisjoni talitustele soovi projektis osaleda. 2010. aastal algatati pärast riiklike ametiasutuste inspekteerimist kaks rikkumismenetlust ja üks rikkumismenetlus projekti EU Pilot raames. Ühel juhul ei suutnud asjaomane liikmesriik oma riiklikku lennundusjulgestusprogrammi täita. Teine juhtum oli seotud ELi eeskirjade rakendamisega väikestel lennuväljadel. Kolmas juhtum hõlmas nõuetele vastavuse järelevalvega tegelevate inimressursside puudust. Kui tuvastatud puudused on kõrvaldatud, lõpetatakse rikkumisjuhtumid ja projekti EU Pilot raames algatatud menetlus. Kokku oli 2010. aasta lõpus pooleli veel viis rikkumismenetlust.

6. LIIKMESRIIKIDE ENDI HINNANGUD

Komisjoni määruse (EÜ) nr 1217/2003³ artikli 6 kohaselt peavad liikmesriigid esitama komisjonile iga aasta veebruari lõpuks aastaaruande, mis hõlmab riikliku nõuetele vastavuse

² Komisjoni määrus (EL) nr 72/2010, 26. jaanuar 2010, millega nähakse ette lennundusjulgestuse valdkonnas korraldatavate komisjoni inspekteerimiste kord, ELT L 23, 27.1.2010, lk 1.

³ Komisjoni määrus (EÜ) nr 1217/2003, 4. juuli 2003, millega nähakse ette siseriiklike tsiviillennundusjulgestuse kvaliteedikontrolli programmide ühised täpsed nõuded, ELT L 169, 8.7.2003,

järelevalve tulemusi eelmise aasta jaanuarist detsembrini. Kõik liikmesriigid esitasid oma 2009. aasta aruanded õigeaegselt ning kõigi puhul oli järgitud komisjoni vormi. Tuvastatud puudused olid peamiselt seotud inimtööpäevade väikese arvuga kohapeal, osa nõuete täitmata jätmise, ebapiisavate järelemeetmete ja olemasolevate täitemeetmete kasutamata jätmisega.

Järelevalvekorra ühtlustamine ELis on osutunud keeruliseks alates programmi käivitamisest 2003. aastal. Selle põhjuseks on asjaolu, et eri liikmesriigid on saanud erinevalt aru mõistetest, meetodika väljatöötamisest ja aruandlusnõuetest. Olukord on aja jooksul oluliselt paranenud, kuid võiks siiski parem olla. Teatav hulk lahknevusi riikliku järelevalve ja komisjoni inspekteerimiste tulemuste vahel tulenevad ühtlustamise puudumisest inspekteerimismetoodikas, kusjuures komisjoni inspekteerimiste tulemused näitavad tihti nõuete täitmise madalamat taset kui riiklikud aruanded.

TEINE OSA

ÕIGUSAKTID JA LISAVAHENDID

1. ÜLDTEAVE

2010. aastal avaldatud uute lennundusjulgestust käsitlevate õigusaktidega püüti täiendada ja viimistleda määrusele (EÜ) nr 300/2008 vastavat uut õigusraamistikku, mida kohaldatakse alates 29. aprillist 2010. Lisaks määratleti ühised põhistandardid kahele uuele lennundusjulgestuse läbivaatusmeetodile:

- pommikoerte kasutamine registreeritud pagasi ning lasti ja posti esialgseks läbivaatuseks (samuti täiendava läbivaatusmeetodina muudes valdkondades) ja
- metallidetektorite kasutamine teatava eri tüüpi lasti ja posti esialgseks läbivaatuseks.

Peale selle määrati kindlaks õiguslik alus ühekordset julgestuskontrolli käsitleva kokkuleppe sõlmimiseks USAga.

2. TÄIENDAVALT VASTU VÕETUD ÕIGUSAKTID

2010. aastal võeti vastu järgmised uued õigusaktid:

- määrus (EL) nr 18/2010,⁴ milles käsitletakse riiklike tsiviillennundusjulgestuse järelevalve programmide kriteeriume;
- määrus (EL) nr 72/2010,⁵ millega nähakse ette lennundusjulgestuse valdkonnas korraldatavate komisjoni inspekteerimiste kord;
- määrus (EL) nr 185/2010,⁶ millega nähakse ette meetmed lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamiseks;
- määrus (EL) nr 357/2010,⁷ millega nähakse ette meetmed lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamiseks (avamist tuvastada võimaldavad kotid);

lk 44. Kehtetuks tunnistatud ja asendatud komisjoni määrusega (EL) nr 18/2010, 8. jaanuar 2010, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 300/2008, ELT L 7, 12.1.2010, lk 3.

⁴ Komisjoni määrus (EL) nr 18/2010, 8. jaanuar 2010, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 300/2008, ELT L 7, 12.1.2010, lk 3.

⁵ Komisjoni 26. jaanuari 2010. aasta määrus (EL) nr 72/2010, ELT L 23, 27.1.2010, lk 1.

⁶ Komisjoni 4. märtsi 2010. aasta määrus (EL) nr 185/2010, ELT L 55, 5.3.2010, lk 1.

- määrus (EL) nr 358/2010,⁸ millega nähakse ette meetmed lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamiseks (vedelikud, aerosoolid ja geelid; kolmandate riikide lennujaamadest omandatud vedelike, aerosoolide ja geelide läbivaatuse erandid);
- määrus (EL) nr 573/2010,⁹ millega nähakse ette meetmed lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamiseks (pommikoerad);
- määrus (EL) nr 983/2010,¹⁰ millega nähakse ette meetmed lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamiseks (ühekordne julgestuskontroll Ameerika Ühendriikidest saabuvatele õhusõidukitele, reisijatele ning nende käsipagasile ja registreeritud pagasile);
- otsus K(2010) 774,¹¹ millega nähakse ette meetmed lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamiseks (rakendusotsus);
- otsus K(2010) 2604,¹² millega nähakse ette meetmed lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamiseks (varud);
- otsus K(2010) 3572,¹³ millega nähakse ette meetmed lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamiseks (pommikoerad);
- otsus K(2010) 9139,¹⁴ millega nähakse ette meetmed lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamiseks (metallidetektorid).

Need tekstid töötati välja lennundusjulgestuse regulatiivkomitee kuuel korralisel ja kahel erakorralisel kohtumisel, sidusrühmade lennundusjulgestuse nõuanderühma kuuel kohtumisel ning mitmel sihipärasel töörühmade kohtumisel, kus osalesid nii liikmesriikide kui ka lennundussektori esindajad.

3. KOKKULEPPELISTE ESINDAJTE JA TUNTUD SAATJATE ANDMEBAAS

Tugevdamiseks lennulasti ja lennuposti turvalist varustusahelat ning hõlbustamiseks selle ühetaolist rakendamist ELis, töötati komisjoni raamkokkuleppe kohaselt välja kokkuleppeliste esindajate ja tuntud saatjate andmebaas, mida on täiendatud alates selle lõplikust kasutuselevõtmisest 1. juunil 2010. aastal. 2010. aasta lõpus sisaldas andmebaas ligikaudu 7 500 kokkuleppeliste esindajate ja (sõltumatult valideeritud) tuntud saatjate kirjet. See on ainuke õiguslik esmane vahend, mida kokkuleppelised esindajad kasutavad info saamiseks, kui nad võtavad vastu saadetisi teistelt kokkuleppelistelt esindajatelt või (sõltumatult valideeritud) tuntud saatjatelt. Alates andmebaasi kasutuselevõtu kuupäevast on jätkuvalt täidetud selle lepingujärgne kättesaadavuse määr 99,5 %.

⁷ Komisjoni 23. aprilli 2010. aasta määrus (EL) nr 357/2010, millega muudetakse määrust (EL) 185/2010, ELT L 105, 27.4.2010, lk 10.

⁸ Komisjoni 23. aprilli 2010. aasta määrus (EL) nr 358/2010, millega muudetakse määrust (EL) 185/2010, ELT L 105, 27.4.2010, lk 12.

⁹ Komisjoni 30. juuni 2010. aasta määrus (EL) nr 573/2010, millega muudetakse määrust (EL) 185/2010, ELT L 166, 1.7.2010, lk 1.

¹⁰ Komisjoni 3. novembri 2010. aasta määrus (EL) nr 983/2010, millega muudetakse määrust (EL) 185/2010, ELT L 286, 4.11.2010, lk 1.

¹¹ Otsus K(2010) 774 (lõplik), tehtud kättesaadavaks kõigile liikmesriikidele 13.4.2010; ei ole avaldatud ELTs (piiratud avaldamiseks mõeldud ja konfidentsiaalne materjal)

¹² Otsus K(2010) 2604 (lõplik), tehtud kättesaadavaks kõigile liikmesriikidele 23.4.2010; ei ole avaldatud ELTs (piiratud avaldamiseks mõeldud ja konfidentsiaalne materjal)

¹³ Otsus K(2010) 3572 (lõplik), tehtud kättesaadavaks kõigile liikmesriikidele 30.6.2010; ei ole avaldatud ELTs (piiratud avaldamiseks mõeldud ja konfidentsiaalne materjal)

¹⁴ Otsus K(2010) 9139 (lõplik), tehtud kättesaadavaks kõigile liikmesriikidele 20.12.2010; ei ole avaldatud ELTs (piiratud avaldamiseks mõeldud ja konfidentsiaalne materjal)

4. EUROOPA LIIDU LENNUVÄLJADE INSPEKTEERIMISE KÄSIRAAMATUD

Määruste (EÜ) nr 300/2008 ja (EL) nr 72/2010 kohaselt peab komisjoni talituste teostatav tsiviillennunduse julgestusnõuetele vastavuse järelevalve olema objektiivne ja kasutama standardset metoodikat.

Sel eesmärgil koostas komisjon kaks üldkäsiraamatut ja ta täiendab neid pidevalt, et anda tsiviillennundussektoris tegutsevatele ELi inspektoritele üksikasjalikke nõuandeid ja suuniseid. Ühes käsiraamatus käsitleti üksikasjalikult kõiki peatükke peale lennulasti ja lennupostiga seotud peatükkide, teises aga üksnes lennulasti ja lennuposti peatükke, kuna nõuetele vastavuse järelevalve on kahes viimati nimetatud valdkonnas keerukas.

KOLMAS OSA

ARUANDED, KATSED JA UURINGUD

1. ARUANDED

Vastuseks lennulasti vahejuhtumitele 2010. aasta oktoobri lõpus (Jeemeni kassettpommid ja ELi postikullerteenuse kaudu saadetud lõhkeseadmed) ja pärast lennundusjulgestuse regulatiivkomitee kohtumist 5. novembril 2010 nõuti nõukogu kohtumisel 8. novembril 2010 ELi eesistujariigilt, mis esindab ELi nõukogu ja komisjoni, kõrgetasemelise töörühma moodustamist, et uurida meetodeid lennulasti turvalisuse tugevdamiseks. Kõrgetasemeline töörühm esitas oma aruanded ja tegevuskava 2. detsembril 2010 transpordinõukogule ja justiits- ja siseküsimuste nõukogule, kes aruande ja tegevuskava heaks kiitsid.

Lennulasti ja posti saatmist ühelt ELi lennuväljalt teisele on varem seostatud madala riskitasemega, kuna ICAO¹⁵ lähteriigi julgeolekuvastutuse printsiibi kohaselt peaks julgestusmeetmeid rakendatama juba lähtelennuväljal.

Kõnealune põhimõte kajastub ka uue õigusraamistiku praeguses versioonis, kus õhuteed pidi saabuv transfeerlast ja transfeerpost on läbivaatusest vabastatud (juhul, kui need on kaitstud loata sekkumise eest alates saabumisest kuni neid vedava õhusõiduki väljalennuni).

Võttes arvesse eespool nimetatud Jeemeni vahejuhtumeid, soovitati aruandes kiirendada selliste meetmete vastuvõtmist, millega suurendatakse väljastpoolt ELi saabuva lennulasti ja -posti ohutustaset, eelistades riskipõhist lähenemisviisi ja arvestades tarneahela turvalisust, mis on sätestatud ELi õigusaktides ja ICAO eeskirjade kohaselt kogu maailmas kehtiv põhimõte.

Vastuseks eespool nimetatud postikullerteenuse kaudu saadetud lõhkeseadmetega seotud vahejuhtumitele soovitati aruandes täiustada ja veelgi ühtlustada EL-is kehtivat lasti ja posti julgeolekukorda.

Mõlemaid kavandatavad meetmeid tuleks täiendada järgmiselt:

a) uurides viise, kuidas laiendada ELi kokkuleppeliste esindajate ja tuntud saatjate süsteemi, lisades võimaluse kinnitada või sõltumatult valideerida kolmandates riikides asuvaid sama tüüpi ettevõtjaid; b) jätkates läbivaatusmeetodite ja tehnoloogialahenduste analüüsimist ning vajaduse korral neid täiustada; c) ära kasutades luureasutuste ja korrakaitseasutuste koostööd, mis peaks viima ELi lennundusjulgestusalaste ohtude ühise hindamise väljatöötamiseni, ja d) täiustades õiguslike raamistike ja suutlikkuse suurendamise ülemaailmseid standardeid.

2. KATSED

ELi lennundusjulgestusalaste õigusaktide tähenduses on katsega tegemist siis, kui liikmesriik lepib komisjoniga kokku, et ta kasutab piiratud ajavahemiku jooksul tunnustatud julgestuskontrollivahendi või -meetodi asemel mõnd õigusaktides tunnustamata julgestuskontrollivahendit või -meetodit tingimusel, et kõnealused katsed ei kahjusta turvalisuse üldtaset. Seda määratlust ei kohaldata õiguslikus tähenduses juhul, kui liikmesriik või üksus hindab uut vahendit või meetodit, mis on võetud kasutusele lisaks õigusaktides juba käsitletud ühele või mitmele julgestuskontrollivahendile või -meetodile.

2010. aastal viidi mitmeid katseid mõlemas viimatinimetatud tähenduses läbi Saksamaal, Hispaanias, Prantsusmaal, Itaalias, Madalmaades, Rootsis, Ühendkuningriigis, Šveitsis ja Norras. Need oli seotud turvaskannerite kasutamisega reisijate ja töötajate läbivaatusel (sealhulgas millimeeterlainel põhinevate seadmete kasutamisega), vedelate lõhkeainete avastamise meetodite kasutamisega käsipagasi läbivaatusel ja lõhkeaine jälgede avastamise seadme kasutamisega reisijate peakatete läbivaatusel.

3. UURIMUSED

2010. aasta lõpus esitati uurimisaruanne kolmandatest riikidest ELi saabuvate lendude turvalisusega seotud õigusliku olukorra kohta. See sisaldas mitmeid soovitusi suurendada ELi suutlikkust kolmandatest riikidest saabuvate lendude turvastandardite jälgimisel ja jõustamisel

Lisaks algatas komisjon 2010. aasta lõpus kaks uurimust, millest esimeses käsitletakse ELi kokkuleppeliste esindajate ja tuntud saatjate andmebaasi ning teises käsipagasi ja registreeritud pagasi läbivaatusel kasutatavat ohukujutise kuvamise tehnoloogiat.

NELJAS OSA

DIALOOG RAHVUSVAHELISTE ORGANISATSIOONIDE JA KOLMANDATE RIIKIDEGA

1. ÜLDTEAVE

Komisjon suhtleb pidevalt rahvusvaheliste organisatsioonide ja olulisemate kolmandate partnerriikidega, osaleb korrapäraselt rahvusvahelistel kohtumistel, koordineerib üldjuhul ELi seisukohta ning teeb sageli ettekandeid või esitab dokumente. Vastavalt vajadusele on algatatud dialooge ka üksikute kolmandate riikidega, et arutada kohaliku tähtsusega probleeme või ühist huvi pakkuvaid küsimusi, näiteks erandeid tollimaksuvabade kaupade müügikohtadest ostetud vedelike suhtes kehtestatud tavapärastest nõuetest. Sellised kontaktid võimaldavad EL-il pidada sammu heade tavadega ja neid levitada ning ka globaalsete otsuste tegemist mõjutada. On vaja tagada side ja ühtsus sise- ja välisjulgeolekualaste vajaduste vahel. Lissaboni lepinguga ettenähtud uue õigusraamistiku kohaselt konsulteeritakse rahvusvaheliste organisatsioonide ja kolmandate riikidega koostöö tegemisel põhjalikult EEASiga, et tagada ühtsus ja vastastikune kooskõla EEASi algatatud teatavate poliitiliste dialoogidega

2. RAHVUSVAHELISED ORGANISATSIOONID

Komisjon osaleb Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) lennundusjulgestuse komisjoni iga-aastaselt kohtumisel ning 2010. aastal esitas komisjon dokumendid vedelike läbivaatuse ja lennulasti turvalisuse kohta. Kõik need dokumendid võeti hästi vastu.

Komisjon võtab korrapäraselt osa ka Euroopa Tsiviillennunduse Konverentsi (ECAC) tehnilise töörühma ja koolituselase töörühma kohtumistest. Nende töörühmade järeldused on hiljem olnud aluseks regulatiivkomitees ja selle töörühmade toimunud aruteludele.

3. KOLMANDAD RIIGID

Komisjon jätkas lennundusjulgestusalast dialoogi USAGA aktiivselt mitmetel foorumitel, eelkõige ELi-USA transpordijulgeoleku koostöörühmas, mis tegi edusamme ühekordse julgestuskontrolli¹⁶ väljatöötamisel. Komisjon on sekkunud mitmel korral, kui liikmesriigid on väljendanud erilist muret seoses USA täiendavate julgestusalaste nõudmistega, mille puhul näis, et ELis kehtivaid rangeid julgestussüsteeme ei ole piisavalt arvesse võetud. Mõnikord väljendus see USA jätkuvas tavas anda Euroopast USASSE lendavatele lennuettevõtjatele erakorralisi julgestusalaseid korraldusi eelneva konsulteerimiseta, mis mõnikord põhjustas ELi sidusrühmadele märkimisväärsed probleeme.

Komisjon võttis osa ühe USA lennuvälja inspekteerimisest, et hinnata ühekordse julgeolekukontrolli lepingu sõlmimise võimalust tulevikus.

KOKKUVÕTE

Olgugi et üldiselt on ELis jätkuvalt tagatud lennundusjulgestuse kõrge tase, on komisjoni inspekteerimised toonud esile mõningaid puudujääke. Traditsiooniliste meetmete puhul olid need seotud töötajate ja reisijate läbivaatusega ning lasti käitlemise nõuetega ja tulenesid sageli inimtegurist. Lisameetmete puhul, mida rakendati määruses (EÜ) nr 300/2008 sätestatud uue õigusraamistiku kohaselt, olid rikkumised seotud lennuväljapatrullidega, riskianalüüsiga ning pardavarude ja lennuvälja varude läbivaatusega. Komisjoni soovitatud parandusmeetmeid järgiti üldiselt rahuldavalt, kuid inspektorite leitud puudused kinnitavad, kuivõrd oluline on ELi range inspekteerimiskord ja asjakohaste kvaliteedikontrollimeetmete tagamine liikmesriikides. Komisjon jätkab jõupingutusi, et tagada kõikide õiguslike nõuete täielik ja nõuetekohane täitmine ning algatab vajaduse korral ametliku rikkumismenetluse.

Õigusaktide valdkonnas võeti 2010. aastal vastu uued üksikasjalikud rakendusaktid, et tagada uue algmääruse (EÜ) nr 300/2008 kohaldamine ühtlustatud viisil. Jeemeni lasti ja ELi postipakkidega seotud vahejuhtumid 2010. aasta oktoobri lõpus tuletasid meelde, et tsiviillennundus on jätkuvalt sihtmärgiks uutel ja uudsetel viisidel, mille käsitlemisel tuleks kasutada asjakohaseid ja riskipõhiseid meetmeid. Komisjon on vastavalt lennulasti julgeoleku tegevuskavale selles valdkonnas oma tegevust laiendanud.

¹⁶

Kohaldatakse alates 1.4.2011 seoses USAst saabuvate õhusõidukite, reisijate ja nende käsipagasi ning registreeritud pagasiga vastavalt komisjoni 3. novembri 2010. aasta määrusele (EL) nr 983/2010, millega muudetakse määrust (EL) nr 185/2010, ELT L 286, 4.11.2010, lk 1.

Lisa

Komisjoni inspekteerimised seisuga 31.12.2010

Riik	Inspekteerimiste arv 1/2010–12/2010 (sh järelkontrollid)	Inspekteerimiste koguarv 2004–2010 (sh järelkontrollid)
Austria	1	9
Belgia	2	9
Bulgaaria	2	5
Küpros	0	5
Tšehhi Vabariik	0	5
Taani	1	7
Eesti	0	4
Soome	0	7
Prantsusmaa	2	12
Saksamaa	2	14
Kreeka	1	12
Ungari	1	5
Iirimaa	2	8
Itaalia	1	12
Läti	0	4
Leedu	1	4
Luksemburg	0	5
Malta	0	3
Madalmaad	1	7
Poola	1	7
Portugal	1	8
Rumeenia	1	3
Slovakkia	0	4
Sloveenia	0	4
Hispaania	2	12
Rootsi	2	9
Ühendkuningriik	2	13
Šveits	0	4
KOKKU	26	202

EFTA järelevalveameti inspekteerimised seisuga 31.12.2010

Riik	Inspekteerimiste arv 1/2010–12/2010 (sh järelkontrollid)	Inspekteerimiste koguarv 2004–2010 (sh järelkontrollid)
Island	1	7
Norra	3	31
KOKKU	4	38