



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 22.09.2005
COM(2005) 428 galīgā redakcija

KOMISIJAS ZIŅOJUMS

***PAR PIRMO ZIŅOJUMU PAR TO, KĀ ĪSTENO REGULU 2320/2002 PAR CIVILĀS
AVIĀCIJAS DROŠĪBU***

KOMISIJAS ZIŅOJUMS

PAR PIRMO ZIŅOJUMU PAR TO, KĀ ĪSTENO REGULU 2320/2002 PAR CIVILĀS AVIĀCIJAS DROŠĪBU

(Teksts ar EEA nozīmi)

KOPSAVILKUMS

1. Šis ziņojums atbilst prasībai, ka Komisijai reizi gadā jāpublicē ziņojums par kopīgo noteikumu īstenošanu civilās aviācijas drošības jomā un par aviācijas drošības situāciju Kopienā, izdarot secinājumus no Komisijas veiktajām pārbaudēm.
2. Regula 2320/2002 ir stājusies spēkā 2003. gada 19. janvārī; dalībvalstīm bija jāievieš to valsts drošības kvalitātes programmas līdz 2003. gada 19. jūlijam.
3. Komisijas pārbaudes ir sākušās 2004. gada februārī, un kopš tā laika ir veiktas 43 Komisijas pārbaudes (līdz 2005. gada 30. jūnijam).
4. Pamatojoties uz pārbaudēm, ziņojumā konstatēts, ka Eiropas Savienības lidostās līdz ar Kopienas noteikumu ieviešanu drošības līmenis ir ievērojami cēlies. Apvienotais rezultāts, kas panākts, īstenojot Eiropas drošības standartus un dažādās kvalitātes kontroles darbības, tostarp Komisijas pārbaudes, ļauj saskaņot un vairo centienus, kurus dalībvalstis iegulda kopš 2001. gada 11. septembra notikumiem.
5. Komisijas pārbaudes, kas veiktas valsts iestādēs un lidostās, ir bijušas ļoti veiksmīgs līdzeklis, lai pārbaudītu, vai Kopienas noteikumu īstenošana notiek pareizi, un mudinātu dalībvalstis un gaisa pārvadātājus veikt attiecīgos pasākumus. Ziņojumā atzīmēts, ka, lai arī būtiskākās prasības tiek ieviestas pareizi, nepieciešami vēl citi uzlabojumi. Komisijai arī turpmāk būtu jādod stimuls dalībvalstīm un gaisa pārvadātājiem veikt vajadzīgos pasākumus.
6. Ziņojumā uzsvērts, ka nepieciešams uzlabot arī reglamentējošos noteikumus. Rezultātā šim ziņojumam ir pievienots priekšlikums par grozījumiem Regulā 2320/2002.

1. IEVADS

Pēc 2001. gada 11. septembra traģiskajiem notikumiem 2001. gada 14. septembrī tika sasaukta ES Transporta Padomes ārkārtas sanāksme. Komisija un dalībvalstu satiksmes ministri secināja, ka ir nepieciešams pilnīgi ieviest būtiskākos aviācijas drošības pasākumus, kas kopš 1989. gada kā rekomendācijas izstrādāti Eiropas Civilās aviācijas konferencē (ECAC)¹. Balstoties šo politisko secinājumu, 2001. gada 10. oktobrī Komisija pieņēma tiesību akta priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes pamatregulai par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā². Šo priekšlikumu galīgajā redakcijā pieņēma 2002. gada 16. decembrī saskaņā ar koplēmuma procedūru³. Tas stājās spēkā 2003. gada 19. janvārī.

Regulas 11. pantā noteikts, ka, ievērojot Regulu (EK) Nr. 1049/2001⁴, Komisija katru gadu publicē ziņojumu par šās regulas īstenošanu un stāvokli Kopienā aviācijas drošības ziņā, izdarot secinājumus no pārbaudes ziņojumiem.

Tā kā Komisijas pārbaudes civilās aviācijas jomā sākās 2004. gada sākumā, tad šis ir pirmā gada ziņojums pēc tam, kad tika ieviesti visi Regulā (EK) 2320/2002 paredzētie elementi.

2. JAUNĀ PAMATREGULA PAR CIVILĀS AVIĀCIJAS DROŠĪBU

2.1. Regulas 2320/2002 saturs

Drošības standarti kļūst obligāti, un ir noteikti dalībvalstu un Komisijas īpašie uzdevumi.

2.1.1. Obligātie noteikumi

Tā kā Regula (EK) 2320/2002 bija pirmais Kopienas tiesību akts civilās aviācijas drošības jomā, ar to vienlaicīgi centās atrisināt vairākus atšķirīgus jautājumus.

Regulā pirmām kārtām noteikti galvenie noteikumi un kopējie standarti, kas regulē Kopienas pieeju civilās aviācijas drošībai. Tai ir sīki izstrādāts pielikums, kurā izklāstītas aviācijas drošības tehniskās prasības, kas jāparedz Kopienas noteikumos. Šie noteikumi stājās spēkā 2003. gada 19. janvārī.

Tiesību akts pilnībā attiecas uz visām 700 lidostām paplašinātajā Eiropas Kopienā, izņemot vismazākās lidostas. Mazās lidostās nav pilnībā atbrīvotas no aviācijas drošības pasākumu piemērošanas. Taču, pamatojoties uz vietējā riska novērtējumu, katra dalībvalsts var pieņemt atšķirīgus drošības pasākumus, nekā Kopienas tiesību aktos paredzētie.

Lai arī Kopienas tiesību aktā noteikti kopējie galvenie standarti, tajā dalībvalstīm (vai atsevišķām lidostām) ļauts noteikt augstākus standartus. Ņemot vērā, ka teroristu uzbrukuma risks ir atšķirīgs, attiecīgajām lidostām vai aviolīnijām vienmēr jābūt iespējai uz laiku vai

¹ Eiropas Civilās aviācijas konference ietver 41 Eiropas valsti (ieskaitot visas ES dalībvalstis un asociētās valstis) un nosaka brīvprātīgus standartus, tostarp drošības standartus, aviācijas jomā.

² KOM (2001) 575, 10.10.2001.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2320/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā. OV L 355, 30.12.2002., 1. lpp.

⁴ Regula 1049/2001 attiecas uz publisku piekļuvi dokumentiem un ierobežojumiem attiecībā uz piekļuvi slepenai informācijai. Noteikta informācija par aviācijas drošību nepārprotami ir slepena.

pastāvīgi paaugstināt drošību, kad vien objektīvi riska novērtējumi liecina, ka šāda rīcība ir vajadzīga.

Turklāt ar Regulu 2320/2002 tika izveidota komiteja (saskaņā ar komitoloģijas standarta noteikumiem, kas izklāstīti Komisijas Lēmumā 1999/468/EEK⁵), ar kuras palīdzību iespējams ātrāk izstrādāt papildu detalizētākas un saskaņotākas tehniskās prasības aviācijas drošības jomā, kad vien rodas šāda vajadzība.

2.1.2. Dalībvalstu un Komisijas pienākumu sadalījums

EK tiesību akts par civilās aviācijas drošību pirmām kārtām attiecas uz dalībvalstīm. Pamatregulā ir noteikta prasība, ka katrai no tām ir jābūt valsts civilās aviācijas drošības programmai, lai nodrošinātu regulas pielikumā izklāstīto kopējo standartu piemērošanu. Katrai dalībvalstij ir arī jānodrošina valsts civilās aviācijas drošības kvalitātes kontroles programmas izstrāde un ieviešana, lai garantētu valsts civilās aviācijas drošības programmas efektivitāti. Tā ir pamatprasība Regulas 2320/2002 pareizas piemērošanas efektīvai kontrolei.

Ar minēto regulu Komisija ir pilnvarota uzraudzīt regulas piemērošanu dalībvalstīs un jo īpaši veikt valsts iestāžu un piemērota lidostu parauga pārbaudes⁶, lai nodrošinātu Kopienas aviācijas drošības noteikumu ievērošanu.

2.1.3. Komitejas likumdošanas darbs, kas paveikts līdz 2005. gada jūnijam attiecībā uz Regulas 2320/2002 ieviešanu

Līdz šai dienai, lai papildinātu Regulu 2320/2002, ir pieņemtas septiņas Komisijas regulas.

Komisijas Regula (EK) Nr. 622/2003, ar ko nosaka pasākumus **kopēju pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā**⁷, stājās spēkā 2003. gada 19. aprīlī. Ar šo regulu pievienotas sīkāk izstrādātas aviācijas drošības prasības, lai papildinātu vispārējās prasības, kas ir paredzētas pamatregulā.

Komisijas Regula (EK) Nr. 1217/2003, ar ko nosaka **kopējas specifiskācijas valstu civilās aviācijas drošības kvalitātes kontroles pamatprogrammām**⁸, stājās spēkā 2003. gada 28. jūlijā.

Komisijas Regula (EK) Nr. 1486/2003, ar ko nosaka **procedūras Komisijas inspekciju veikšanai** civilās aviācijas drošības jomā⁹, stājās spēkā 2003. gada 12. septembrī.

Komisijas Regula (EK) 68/2004¹⁰, kas stājās spēkā 2004. gada 5. februārī, bija pirmais Regulas 622/2003 grozījums, un ar to tika pievienotas sīkāk izstrādātas aviācijas drošības

⁵ OV L184, 17.1.1999., 23. lpp.

⁶ Vēsturiski aviācijas drošības kontroles definēšanā ir izveidojies diezgan precīzs vārdu krājums un termini „pārbaude”, „auditēšana”, „kontrolē” un „tests” ir specifiska nozīme. Tā kā šis ziņojums paredzēts plašam lasītāju lokam, kas var būt nepārzina šo tehnisko vārdu krājumu un nianšes, kuras ietvertas šajos vārdos, termins „pārbaude” tiks attiecināts uz visiem kontroles veidiem, ko veic attiecīgās varas iestādes.

⁷ OV L 89, 5.4.2003., 9. lpp.

⁸ OV L 169, 8.7.2003., 44. lpp.

⁹ OV L 213, 23.8.2003., 3. lpp.

¹⁰ OV L 10, 16.1.2004., 14. lpp.

prasības, papildinot vispārējās prasības, kas paredzētas pamatregulā, jo īpaši attiecībā uz **aizliegtiem priekšmetiem**.

Komisijas Regula (EK) Nr. 1138/2004 par kopēju definīciju ierobežotas iekļuves drošības zonu kritiskajām daļām lidostās¹¹ stājās spēkā 2004. gada 1. jūlijā. Šajā regulā paredzēts, ka piecu gadu laikā trīs posmos jānodrošina **visu to lidostas darbinieku pārmeklēšana**, kas nonāk saskarē ar pārmeklētajiem pasažieriem un pārmeklēto bagāžu. Pirmais posms attiecībā uz darbiniekiem lidostas termināla ēkā stājās spēkā tūlīt pēc regulas pieņemšanas. Piecu gadu noteiktais laikposms, kas var likties ilgs, atbilst Regulā 2320/2002 noteiktajām saistībām.

Komisijas Regula (EK) 781/2005¹² bija otrais Regulas 622/2003 grozījums; ar to tika pievienotas sīkāk izstrādātas aviācijas drošības prasības, papildinot vispārējās prasības, kas noteiktas pamatregulā, jo īpaši attiecībā uz ES lidostās drošības nolūkos izmantoto **rentgena aparātu darbības standartiem**. Tā stājās spēkā 2006. gada 1. jūlijā. Komisija plāno iekļaut Regulā 622/2003 darbības standartus visām nozīmīgākajām drošības iekārtām, ko izmanto ES lidostās. Šādi darbības standarti nodrošinās minēto iekārtu pamatstandartu visā ES, un ES inspektoriem ļaus vadīties pēc objektīviem rādītājiem, lai noteiktu, vai lidostas drošības aprīkojums darbojas labi.

Komisijas Regula (EK) 857/2005¹³ bija trešais Regulas 622/2003 grozījums; ar to tika pievienotas sīkāk izstrādātas aviācijas drošības prasības attiecībā uz **pasažieru pārmeklēšanu ar rokām**.

Saistībā ar Regulu 781/2005 un 857/2005 jāatzīmē, ka tās daļēji radušās pēc Komisijas pārbaudēm ES lidostās, kad Komisijas eksperti norādīja uz vairākiem spēkā esošo tiesību aktu trūkumiem vai vājiem punktiem. Tādējādi Komisijas inspektoru sniegtā atgriezeniskā saite un Komisijas veiktā pārbažu rezultātu analīze būs nozīmīgs līdzeklis, lai garantētu, ka ES tiesību akti aviācijas drošības jomā ir efektīvi, kamēr komitoloģijas procedūra ir pareiza apspriedes forma, lai īstenotu šādus tehniskus (un no drošības viedokļa slepenus) grozījumus un lai detalizēti tos apspriestu un ātri pieņemtu.

Turklāt 2004. gadā tika pieņemta vēl viena nozīmīga nelegislatīva iniciatīva — Komisija finansēja pētījumu par **aviācijas drošības pasākumu finansēšanu**. Tas tika nodots atklātībai, izmantojot tīmekļa vietni http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Komisija plāno iekļaut šā faktu pētījuma rezultātus plašākā paziņojumā par drošības pasākumu finansēšanu visos transporta veidos. Paziņojumu plānots publicēt 2005. gada otrajā pusē.

3. ATZIŅAS, KAS GŪTAS KOMISIJAS 2004./2005. GADĀ VEIKTAJĀS PĀRBAUDĒS

3.1. Pārbaudes

Saskaņā ar Komisijas pārbažu programmu laikposmā no 2004. gada februāra līdz 2005. gada jūnijam tika veiktas 43 pārbaudes (skat. 1. pielikumu), no kurām 27 pārbaudes veiktas 2004. gadā un 16 – 2005. gada pirmo sešu mēnešu laikā. Līdz 2005. gada 30. jūnijam Komisija vismaz vienu reizi veica pārbaudes 23 dalībvalstīs. Visas līdzšinējās 15 ES

¹¹ OV L 221, 22.6.2004., 6. lpp.

¹² OV L 131, 25.5.2005., 24. lpp.

¹³ OV L 143, 7.6.2005., 9. lpp.

dalībvalstīs 2004. gadā ir pārbaudītas vismaz vienu reizi. Desmit jaunajās dalībvalstīs pārbaudes notiek, sākot no 2004. gada decembra.

3.1.1. Valsts iestāžu pārbaudes

Par civilās aviācijas drošību atbildīgo valsts iestāžu pārbaudes mērķis ir pārliecināties, ka visas dalībvalstīs pilda visas Kopienas saistības, kas noteiktas valsts kvalitātes kontroles programmā¹⁴, valsts civilās aviācijas drošības programmā¹⁵, lidostu un gaisa pārvadātāju drošības programmās¹⁶ un valsts mācību programmā¹⁷. Īpaša uzmanība ir veltīta arī kontroles pasākumiem, ko dalībvalstīs veikušas to teritorijā esošajās lidostās.

Līdz 2005. gada jūnija beigām tika pārbaudītas 14 valsts iestādes. Galvenie secinājumi no šīm pārbaudēm ir šādi.

- Dalībvalstīs ir pieņēmušas valsts civilās aviācijas drošības programmas, un minēto programmu saturs kopumā atbilst Kopienas prasībām. Tomēr vairākām dalībvalstīm ir izteikta prasība nodrošināt pilnīgu atbilstību Kopienas prasībām.
- Kvalitātes kontroles valsts programmas ir pieņemtas lielākajā daļā dalībvalstu. Tomēr divās dalībvalstīs nācās atlikt pārbaudes, jo tās vēl nebija pieņēmušas kvalitātes kontroles programmas, un pret šīm valstīm tika uzsākta pārkāpumu tiesvedība. Minēto programmu saturs kopumā atbilst Kopienas prasībām un ir uzskatāms par gandrīz pilnībā atbilstīgu. Piemēram, visos gadījumos attiecīgās izpildes pilnvaras tika piešķirtas kompetentajām iestādēm, un tikai vienā valstī šīs pilnvaras nebija pietiekami izveidotas.
- Lidostu drošības programmas validācija tiek īstenota apmierinoši.
- Gaisa pārvadātāju drošības programmu validācija tiek uzskatīta par prioritāru tiem gaisa pārvadātājiem, kuru licence izsniegta valstī, kas ir pārbaudīta.
- Valsts drošības mācību programmu izstrāde un īstenošana kopumā ir apmierinoša, lai arī dažos punktos nepieciešami pielāgojumi.
- Dažās dalībvalstīs ir jāuzlabo no trešām valstīm ielidojušo tranzīta pasažieru un to bagāžas pārmeklēšana.
- Attiecīgās prasības valsts pārbažu kopējai metodoloģijai (attiecībā uz iepriekš izziņotām un neizziņotām pārbaudēm, pārbažu veidu, rezultātu klasifikāciju) visumā ir labi īstenotas lielākajā daļā dalībvalstu. Tomēr piemērotas saskaņotības trūkuma dēļ pilnīga Eiropas dalībvalstu valsts kontroles darbību rezultātu salīdzināšana pagaidām nav iespējama. Attiecīgi jāizvērtē jautājums par šo prasību tālāku pastiprināšanu.
- Valsts kompetento iestāžu vadīto pārbažu skaits un raksturs dalībvalstīs ievērojami atšķiras. Dažas valsts iestādes neizmanto pilnvaras, kas tām ir piešķirtas, lai veiktu testus vai nelikumīgas darbības modelēšanu ar mērķi noteikt esošo pasākumu efektivitāti. Lielākajā daļā gadījumu pārbaudes nav pietiekami regulāras, lai pilnā mērā būtu efektīvas.

¹⁴ Regulas 2320/2002 5. panta 2. punkts un Regulas 1217/2003 7. panta 1. punkts.

¹⁵ Regulas 2320/2002 5. panta 1. punkts.

¹⁶ Regulas 2320/2002 5. panta 4. punkts.

¹⁷ Regulas 2320/2002 5. panta 5. punkts.

- Vairāk nekā pusē pārbaudīto dalībvalstu valsts inspektoru (pilnas slodzes vai nepilnas slodzes) skaits tiek uzskatīts par nepietiekamu, lai pienācīgi veiktu uzdevumus, kas uzticēti valsts kompetentajai iestādei.
- Labošanas process, tas ir, ātrums, kādā tiek laboti konstatētie trūkumi, dalībvalstīs ir atšķirīgs. Dažas dalībvalstis piemēro naudas sodu, kas dažkārt ir stimulējošs faktors.

3.1.2. *Piemērota lidostu parauga pārbaudes*

Laika posmā no 2004. gada februāra līdz 2005. gada jūnijam 22 dalībvalstīs kopumā veiktas 29 pārbaudes¹⁸. Pārbaudāmo lidostu paraugs ir izvēlēts pēc objektīviem rādītājiem (lidostas lielums un struktūra, satiksmes līmenis, lidostā pārstāvēto aviolīniju skaits, ģeogrāfiskais līdzsvars) un gadījuma rakstura rādītājiem. Paraugā ietilpa:

- 11 pārbaudes lidostās, kas apkalpo vairāk nekā 10 miljonus pasažieru gadā, tostarp dažas Eiropā lielākās lidostas;
- 13 pārbaudes lidostās, kas apkalpo no 1 līdz 10 miljoniem pasažieru gadā, ieskaitot divas lidostas Dienvidēiropā, kurās ir ļoti liela sezonāla rakstura satiksme;
- 1 pārbaude lidostā, kas apkalpo mazāk kā vienu miljonu pasažieru gadā;
- 1 pārbaude mazā reģionālā lidostā;
- 3 pārbaudes lidostās, kas galvenokārt apkalpo kravas un ir 10 lielāko lidostu vidū.

Ņemot vērā obligātos standartus, kas gaisa pārvadātājiem jāievēro, drošības līmenis Eiropas Savienībā kopumā ir pietiekami augsts, lai arī nav vienmēr vienāds. Būtiskākās kopējās prasības, piemēram, nepieciešamība veikt 100 % pasažieru un to rokas bagāžas un reģistrētās bagāžas pārmeklēšanu, kopumā tiek izpildītas labi. Tas liecina, ka kopš Regulas 2320/2002 stāšanās spēkā situācija ir būtiski uzlabojusies. Tomēr pārbaudēs ir atklājies, ka vēl ir nepieciešami uzlabojumi un ka joprojām pastāv dažas neatbilstības atsevišķām Regulas 2320/2002 prasībām.

Vairākās lidostās dažas neatbilstības tika konstatētas atkārtoti. Piemēram, veicot darbinieku pārmeklēšanu, bija konstatējamas atšķirības šādu pārbažu rūpīguma pakāpē. Būtisku drošības standartu saskaņošanu un uzlabošanu šajā jomā var gaidīt, stājoties spēkā otrajam Regulas 1138/2004 posmam, kurā paredzēta visu to darbinieku pārmeklēšana, kas iekļūst jebkurā no zonām, kuras pieejamas pārmeklētājiem pasažieriem. Turklāt pārbažu laikā veikto testu rezultātā ir atklāts, ka saskaņošanas trūkums novērojams dažās drošības aprīkojuma tehniskajās prasībās. Īstenošanas tiesību akti, lai uzlabotu šo situāciju, drīzumā jau ir gaidāmi, un pirmā regula, kas nodrošina saskaņotus rentgena iekārtu standartus, jau ir pieņemta 2005. gada 24. maijā¹⁹. Tika atklātas arī dažas neatbilstības, kontrolējot piekļuvi ierobežotas iekļuves drošības zonām. Lai novērstu šo problēmu, tika uzsākti ātri labošanas pasākumi.

Tāpat gaisa pārvadātāju veikums ne vienmēr ir vienāds, jo daži pārvadātāji prasības ievēro labāk nekā citi. Jo īpaši vajadzētu uzlabot gaisa kuģu kontroli un aizsardzību.

¹⁸ no kurām trīs pārbaudes bija atkārtotas pārbaudes.

¹⁹ Regula (EK) Nr. 781/2005.

Tāpat novērotas neatbilstības kravu jomā, kur ļoti nepieciešama saskaņotāka kopēja pieeja.

Visbeidzot, gaisa pārvadātāju skatījumā daži regulas noteikumi nav pietiekami skaidri formulēti.

Iekšējās kvalitātes kontroles mehānismi visiem gaisa transporta operatoriem, jo īpaši lidostām, gaisa pārvadātājiem un kravu ekspeditoriem, ļautu pārbaudīt savu veikumu no drošības viedokļa un novērtēt atbilstību Eiropas standartiem.

Pēc tam, kad Komisija ir palielinājusi dalībvalstu izpratni par šo situāciju, dalībvalstīm būtu jāpievērš īpaša uzmanība, lai nodrošinātu, ka šādas neatbilstības neatkārtojas. Pretējā gadījumā Komisija izmantos savas tiesības veikt pasākumus saskaņā ar Līgumu.

3.2. Neatbilstību novēršanas process

Komisija uzskata par savu mērķi novērst neatbilstības Kopienas noteikumiem. Komisija atzinīgi vērtē, ka dalībvalstis labvēlīgi uzņēmušas pārbaudes ziņojumus, un tādēļ rezultātu apstrīdēšana bijusi niecīga.

Pagaidām ir pāragri spriest par pārbauci laikā atklāto neatbilstību novēršanas procesa gaitu. Taču šķiet, ka labojumu gaita pārskata periodā ir paātrinājusies, apstiprinot viedokli, ka Kopienas civilās aviācijas drošības pārbauci shēmas izveide ir īpaši noderīga.

4. VISPĀRĪGIE SECINĀJUMI

Pārbauci process un īstenošanas tiesību aktu izstrāde, izmantojot komitejas procedūru, ļāva nodrošināt politikas un prakses savstarpējo atbilstību civilās aviācijas drošības jomā. Pateicoties šai pieejai ir būtiski palielināts drošības līmenis, un tagad ir ieteicams pārskatīt Regulu 2320/2002.

4.1. Drošības līmenis ir palielināts

Pārbaudes bijušas sevišķi vērtīgas, jo ļāvušas objektīvi izpētīt tiesību aktu īstenošanu. Tādējādi var secināt, ka Regula 2320/2002 kopumā un ar to saistītie īstenošanas tiesību akti palīdz nodrošināt apmierinošu drošības līmeni visā ES. Tā kā trūkst rādītāju par reālo drošības līmeni pirms stājās spēkā Kopienas tiesību akti, ir grūti noteikt progresu, kas panākts katrā no dalībvalstīm un pārbaudītajām lidostām. Neraugoties uz vairākām neatbilstībām, kas vairākkārt tika atklātas Kopienas lidostu pārbauci laikā, var secināt, ka saistošu Kopienas tiesību aktu ieviešana aviācijas drošības jomā veicinājusi būtisku uzlabošanu Eiropas pilsoņu aizsardzībā pret nelikumīgas iejaukšanās darbībām civilajā aviācijā.

Pastāvošā tiesību sistēma, ieskaitot pilnvaras, lai nodrošinātu pareizas izpildes noteikumus, kā arī stingrākas tiesiskās prasības, nekā saistības un ieteikumi, kas paredzēti 17. pielikumā Konvencijā par starptautisko civilo aviāciju, ļauj secināt, ka globālā kontekstā ES aviācijas drošības kvalitāte ir piemērs pārējām valstīm.

Komisija plāno īstenot savas jaunās pilnvaras pārbauci jomā. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš valsts iestāžu darbībai, veicot lidostu un gaisa pārvadātāju regulāru uzraudzību, un tam, cik ātri tiek novērsti trūkumi, kas atklāti valsts pārbauci laikā. Pārbaudāmo lidostu skaits arī būtu jāpalielina. Visas dalībvalstis būtu jāpārbauda ar noteiktu intervālu, par prioritāti uzskatot tās

valstis, kurās gaisa transporta pakalpojumu klāsts ir plašāks, kurās drošības politika tikai nesen ieviesta, un kurās konstatēti trūkumi.

4.2. Vajadzība attīstīt Regulu 2320/2002

Kopumā vēl aizvien pastāv iespējas, kā vēl vairāk uzlabot Eiropas pilsoņu aizsardzību, neradot domstarpības ar operatoru likumīgo interesi vienkāršot drošības procedūras Eiropas lidostās, attīstot pamatregulu (EK) 2320/2002, kā arī virkni īstenošanas noteikumu. Šiem uzlabojumiem būtu jāveicina labāka sistēmas darbība kopumā.

Šie uzlabojumi, nepieciešamība pēc kuriem izkristalizējās Komisijas pārbaudēs, būtu jāveic, pārskatot Regulu 2320/2002.

Pārskatīšana ir nepieciešama, lai apmierinātu dažādas vajadzības saistībā ar procedūru vienkāršošanu esošo specifikāciju pielāgošanai, tehnisko rādītāju saskaņošanu, atsevišķu noteikumu precizēšanu, drošības līmeņa uzlabošanu, kā arī, lai noteiktu mehānismus sadarbībai ar trešām valstīm.

1. pielikums. Kopējais Komisijas veikto pārbažu skaits dalībvalstīs
(stāvoklis 2005. gada 30. jūnijā)

DV	Pārbažu skaits
Beļģija	2
Čehija	1
Dānija	2
Vācija	3
Igaunija	-
Grieķija	3
Spānija	3
Francija	3
Īrija	2
Itālija	2
Kipra	1
Latvija	1
Lietuva	1
Luksemburga	2
Ungārija	1
Malta	1
Nīderlande	2
Austrija	3
Polija	1
Portugāle	2
Slovēnija	1
Slovākija	-
Somija	2
Zviedrija	2
Apvienotā Karaliste	2
KOPĀ :	43