



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 22.09.2005
KOM(2005) 428 lopullinen

KOMISSION KERTOMUS

***ENSIMMÄINEN KERTOMUS SIVIILI-ILMAILUN TURVAAMISTA KOSKEVAN
ASETUKSEN (EY) N:o 2320/2002 TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA***

KOMISSION KERTOMUS

ENSIMMÄINEN KERTOMUS SIVIILI-ILMAILUN TURVAAMISTA KOSKEVAN ASETUksen (EY) N:o 2320/2002 TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

TIIVISTELMÄ

1. Tällä kertomuksella täytetään vaatimus, jonka mukaan komission on laadittava vuosittainen kertomus yhteisten siviili-ilmailua koskevien sääntöjen täytäntöönpanosta ja ilmailun turvaamisen tilasta yhteisössä ja esitettävä siinä päätelmiä tekemiensä tarkastusten pohjalta.
2. Asetus (EY) N:o 2320/2002 tuli voimaan 19. tammikuuta 2003. Jäsenvaltioiden täytyi hyväksyä kansalliset laadunvalvontaohjelmansa ennen 19. heinäkuuta 2003.
3. Komissio alkoi tehdä tarkastuksia helmikuussa 2004 ja on tehnyt sen jälkeen yhteensä 43 tarkastusta (tilanne 30. kesäkuuta 2005).
4. Tältä pohjalta kertomuksessa todetaan, että Euroopan unionin lentoasemien turvataso on parantunut huomattavasti yhteisön sääntöjen täytäntöönpanon ansiosta. Eurooppalaisten turvavaatimusten täytäntöönpano ja erilaiset laadunvalvontatoimet, joihin komission tekemät tarkastuksetkin kuuluvat, ovat yhdessä antaneet mahdollisuuden yhdenmukaistaa ja vahvistaa toimia, joita jäsenvaltiot ovat toteuttaneet 11. syyskuuta 2001 jälkeen.
5. Tarkastukset, joita komissio on tehnyt kansallisissa hallinnoissa ja lentoasemilla, ovat erittäin tehokas keino varmistaa, että yhteisön sääntöjä sovelletaan asianmukaisesti, sekä kannustaa jäsenvaltioita ja ilmailualan toiminnanharjoittajia toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet. Kertomuksessa todetaan, että vaikka perusvaatimuksia noudatetaan asianmukaisesti, vielä on kuitenkin parantamisen varaa. Komission on edelleenkin kannustettava jäsenvaltioita ja lentoyhtiöitä toteuttamaan tarpeelliset toimenpiteet.
6. Kertomuksessa tähdennetään, että parannuksia on tehtävä myös sääntelyjärjestelmään. Tämän kertomuksen yhteydessä annetaankin ehdotus asetuksen (EY) N:o 2320/2002 muuttamisesta.

1. JOHDANTO

EU:n liikenneneuvosto piti kiireellisen kokouksen 14. syyskuuta 2001 syyskuun 11. päivän järkyttävien tapahtumien jälkeen. Komissio ja jäsenvaltioiden liikenneministerit katsoivat tuolloin tekemissään päätelmissä olevan tarpeen muun muassa panna kaikilta osin täytäntöön ilmailun turvaamista koskevat keskeiset toimenpiteet, joita Euroopan siviili-ilmailukonferenssi (ECAC)¹ on laatinut suosituksina vuodesta 1989 alkaen. Tämän poliittisen päätelmän pohjalta komissio antoi 10. lokakuuta 2001 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston puiteasetukseksi yhteisistä säännöistä siviili-ilmailun turvaamisen alalla². Ehdotus hyväksyttiin lopulta 16. joulukuuta 2002 yhteispäätösmenettelyllä³. Asetus tuli voimaan 19. tammikuuta 2003.

Asetuksen 11 artiklassa säädetään seuraavaa: ”Jollei asetuksesta (EY) N:o 1049/2001⁴ muuta johdu, komissio julkaisee vuosittain tämän asetuksen täytäntöönpanoa ja siviili-ilmailun turvaamista yhteisössä koskevan kertomuksen, joka perustuu tarkastuskertomusten päätelmiin.”

Koska komissio alkoi tehdä siviili-ilmailun turvaamista koskevia tarkastuksia alkuvuodesta 2004, tässä kertomuksessa käsitellään ensimmäistä vuotta, jona asetus (EY) N:o 2320/2002 pantiin kaikilta osin täytäntöön.

2. SIVIILI-ILMAILUN TURVAAMISTA KOSKEVA UUSI SÄÄNTELYJÄRJESTELMÄ

2.1. Asetuksen (EY) N:o 2320/2002 sisältö

Ilmailun turvaamista koskevat vaatimukset tulevat pakollisiksi, minkä lisäksi määritellään jäsenvaltioiden ja komission erityistehtävät.

2.1.1. Pakolliset säännökset

Koska asetus (EY) N:o 2320/2002 on ensimmäinen siviili-ilmailun turvaamista koskeva yhteisön säädös, sen tavoitteena on käsitellä samanaikaisesti useita eri kysymyksiä.

Ennen kaikkea asetuksessa esitetään tärkeimmät säännökset ja yhteiset vaatimukset, jotka määräävät yhteisön lähestymistavan siviili-ilmailun turvaamiseen. Asetus sisältää yksityiskohtaisen liitteen, jossa esitetään ilmailun turvaamista koskevat tekniset vaatimukset, joista on annettava yhteisön säännöt. Asetuksen säännökset tulivat voimaan 19. tammikuuta 2003.

¹ Euroopan siviili-ilmailukonferenssiin kuuluu 41 Euroopan valtiota (muun muassa kaikki EU:n jäsenvaltiot ja liittymisneuvotteluja käyvät valtiot). Se laatii ilmailua koskevia vapaaehtoisia standardeja, kuten turvastandardeja.

² KOM(2001) 575, 10.10.2001.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2320/2002 yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä. EYVL L 355, 30.12.2002, s. 1.

⁴ Asetus (EY) N:o 1049/2001 koskee asiakirjojen saamista yleisön tutustuttavaksi, ja se antaa mahdollisuuden rajoittaa tutustumista arkaluonteisiin tietoihin. Tietty siviili-ilmailun turvaamista koskevat tiedot ovat eittämättä arkaluonteisia.

Tätä lainsäädäntöä sovelletaan – pienimpiä lentoasemia lukuun ottamatta – kaikilta osin kaikkiin laajentuneen Euroopan yhteisön 700:aan siviili-ilmailua palvelevaan lentoasemaan. Pienet lentoasemat eivät ole kuitenkaan saaneet yleistä vapautusta ilmailun turvaamisenmenettelyjen soveltamisesta. Kukin jäsenvaltio voi määrätä turvatasoja, jotka poikkeavat yhteisön lainsäädännössä vahvistetuista turvatasoista, mutta ainoastaan paikallisten riskinarviointien perusteella.

Yhteisön lainsäädännössä asetetaan yhteiset perusvaatimukset, mutta siinä annetaan myös jäsenvaltioille (tai yksittäisille lentoasemille) mahdollisuus asettaa vielä tiukempia vaatimuksia. Koska terrori-iskujen riski vaihtelee, yksittäisillä lentoasemilla tai lentoyhtiöillä täytyy aina olla mahdollisuus tiukentaa turvallisuutta väliaikaisesti tai pysyvästi, kun se on puolueettomien riskinarviointien perusteella tarpeen.

Lisäksi asetuksella (EY) N:o 2320/2002 on perustettu (neuvoston päätöksessä 1999/468/ETY⁵ vahvistettujen komiteamenettelyä koskevien perussääntöjen mukaisesti) komitea, jonka avulla voidaan tarpeen mukaan kehittää nopeasti siviili-ilmailun turvaamista koskevia tarkempia ja yhdenmukaisempia teknisiä vaatimuksia.

2.1.2. Jäsenvaltioiden ja komission vastuualueet

Siviili-ilmailun turvaamista koskeva EY:n lainsäädäntö on ennen kaikkea osoitettu jäsenvaltioille. Puiteasetuksen mukaan kullakin jäsenvaltiolla on oltava kansallinen siviili-ilmailun turvaohjelma, jonka tavoitteena on varmistaa asetuksen liitteessä esitettyjen yhteisten vaatimusten soveltaminen. Lisäksi kunkin jäsenvaltion on laadittava kansallinen siviili-ilmailun turvaamisen laadunvalvontaohjelma ja sovellettava sitä varmistaakseen kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelmansa tehokkuuden. Tämä vaatimus vaikuttaa olennaisesti siihen, voidaanko asetuksen (EY) N:o 2320/2002 asianmukaista soveltamista valvoa tehokkaasti.

Asetus antaa komissiolle oikeuden seurata, miten jäsenvaltiot soveltavat asetusta, ja erityisesti oikeuden tehdä tarkastuksia⁶ kansallisissa hallinnoissa ja sopivaa otosta edustavilla lentoasemilla. Näin pyritään varmistamaan ilmailun turvaamista koskevien yhteisön sääntöjen noudattaminen.

2.1.3. Kesäkuuhun 2005 saakka tehty yhteisön lainsäädäntötyö, joka liittyy asetuksen (EY) N:o 2320/2002 täytäntöönpanoon

Asetusta (EY) N:o 2320/2002 on tähän saakka täydennetty yhteensä seitsemällä komission asetuksella.

Komission asetus (EY) N:o 622/2003 toimenpiteistä **ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten** täytäntöönpanemiseksi⁷ tuli voimaan 19. huhtikuuta 2003. Asetuksessa vahvistetaan uusia, tarkempia turvavaatimuksia, joilla pyritään täydentämään puiteasetuksessa vahvistettuja yleisiä vaatimuksia.

⁵ EYVL L 184, 17.1.1999, s. 23.

⁶ Ilmailun turvaamisen alalla on aikaa myöten kehittynyt suhteellisen tarkka sanasto, jossa käsitteillä 'tarkastus', 'auditointi', 'valvonta' ja 'koe' on hyvin tarkka merkitys. Koska tämä kertomus on tarkoitettu yleiselle lukijakunnalle, joka ei välttämättä ole perehtynyt tähän tekniseen sanastoon ja erikoistermien vivahteisiin, termiä 'tarkastus' käytetään koko tekstissä viittaamaan käikentyypiseen asianomaisten viranomaisten harjoittamaan valvontaan.

⁷ EYVL L 89, 5.4.2003, s. 9.

Komission asetus (EY) N:o 1217/2003 **kansallisia siviili-ilmailun turvaamisen laadunvalvontaohjelmia koskevista yhteisistä vaatimuksista**⁸ tuli voimaan 28. heinäkuuta 2003.

Komission asetus (EY) N:o 1486/2003 siviili-ilmailun turvaamisen alalla suoritettavissa **komission tarkastuksissa noudatettavista menettelyistä**⁹ tuli voimaan 12. syyskuuta 2003.

Komission asetus (EY) N:o 68/2004¹⁰, joka tuli voimaan 5. helmikuuta 2004, oli asetuksen (EY) N:o 622/2003 ensimmäinen muutos. Siinä vahvistetaan uusia, tarkempia ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia, joilla täydennetään puiteasetuksessa vahvistettuja yleisiä vaatimuksia erityisesti **kiellettyjen esineiden** osalta.

Komission asetus (EY) N:o 1138/2004 lentoasemien turvavalvottujen alueiden kriittisten osien yhteisestä määritelmästä¹¹ tuli voimaan 1. heinäkuuta 2004. Asetuksessa edellytetään, että viiden vuoden kuluessa ja kolmessa vaiheessa huolehditaan siitä, että **kaikille lentoaseman henkilöstöön kuuluville**, jotka joutuvat tekemisiin turvatarkastettujen matkustajien ja turvatarkastettujen matkatavaroiden kanssa, **on tehty turvatarkastus**. Ensimmäinen vaihe, joka koskee lentoaseman terminaalirakennusten henkilöstöä, käynnistyi heti kun asetus oli annettu. Viiden vuoden aikataulu, joka voi vaikuttaa väljältä, on asetuksessa (EY) N:o 2320/2002 asetetun vaatimuksen mukainen.

Komission asetus (EY) N:o 781/2005¹² oli asetuksen (EY) N:o 622/2003 toinen muutos. Siinä vahvistetaan uusia, tarkempia ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia, joilla täydennetään puiteasetuksessa vahvistettuja yleisiä vaatimuksia. Ennen kaikkea sillä täydennetään EU:n lentoasemalla turvatarkoituksiin käytettävien **läpivalaisulaitteiden suorituskykyä koskevia vaatimuksia**. Asetus tulee voimaan 1. heinäkuuta 2006. Komissio aikoo sisällyttää asetukseen (EY) N:o 622/2003 kaikkia tärkeimpiä EU:n lentoasemilla käytettäviä turvalaitetyyppejä koskevat suorituskykyvaatimukset. Suorituskykyvaatimuksilla varmistetaan, että EU:ssa käytettävät laitteet täyttävät tietyt perusvaatimukset, minkä lisäksi ne tarjoavat EU:n tarkastajille puolueettoman keinon mitata, toimivatko lentoaseman turvalaitteet asianmukaisesti.

Komission asetus (EY) N:o 857/2005¹³ oli asetuksen (EY) N:o 622/2003 kolmas muutos, jossa vahvistetaan uusia, tarkempia ilmailun turvaamista koskevia vaatimuksia erityisesti **käsin tehtävästä matkustajien turvatarkastuksesta**.

Asetuksista (EY) N:o 781/2005 ja 857/2005 on syytä huomata, että ne perustuvat osittain komission EU:n lentoasemilla tekemien tarkastusten tuloksiin. Näissä tarkastuksissa komission tarkastajat kiinnittivät huomiota voimassa olevan lainsäädännön puutteisiin tai heikkouksiin. Komission tarkastajien antama palaute ja komission suorittama tarkastustulosten analysointi ovat tärkeitä keinoja, joilla voidaan varmistaa, että ilmailun turvaamista koskeva EU:n lainsäädäntö on tarkoituksenmukaista. Komiteamenettely on puolestaan se foorumi, jolla voidaan keskustella yksityiskohtaisesti tällaisista teknisistä (ja ilmailun turvaamisen kannalta arkaluonteisista) muutoksista ja hyväksyä ne nopeasti.

⁸ EYVL L 169, 8.7.2003, s. 44.

⁹ EYVL L 213, 23.8.2003, s. 3.

¹⁰ EYVL L 10, 16.1.2004, s. 14.

¹¹ EYVL L 221, 22.6.2004, s. 6.

¹² EYVL L 131, 25.5.2005, s. 24.

¹³ EYVL L 143, 7.6.2005, s. 9.

Yksi tärkeä vuonna 2004 toteutettu aloite, joka ei liittynyt lainsäädäntöön, oli komission rahoittama selvitys **ilmailun turvaamista koskevien toimenpiteiden rahoituksesta**. Selvitys on julkistettu komission verkkosivuilla, ja se on saatavissa osoitteesta http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Komissio aikoo sisällyttää selvityksen tulokset laajempaan tiedonantoon, jossa käsitellään turvatoimenpiteiden rahoitusta kaikkien liikennemuotojen osalta. Tiedonanto on tarkoitus julkistaa vuoden 2005 jälkipuoliskolla.

3. VARTEEN OTETTAVAT TULOKSET KOMISSION VUOSINA 2004 JA 2005 TEKEMISTÄ TARKASTUKSISTA

3.1. Tarkastukset

Komission tarkastusohjelmassa tehtiin helmikuun 2004 ja kesäkuun 2005 välisenä aikana 43 tarkastusta (ks. liite 1), joista 27 vuonna 2004 ja 16 vuoden 2005 alkupuoliskolla. Kesäkuun 30. päivään 2005 mennessä komissio oli jo ehtinyt tarkastaa 23 jäsenvaltiota ainakin kerran. Vuonna 2004 se oli tarkastanut kaikki EU:hun jo ennen laajentumista kuuluneet 15 jäsenvaltiota vähintään kerran. Joulukuusta 2004 alkaen tarkastuksia on tehty myös kymmenessä uudessa jäsenvaltiossa.

3.1.1. Kansallisten viranomaisten tarkastaminen

Siviili-ilmailun turvaamisesta vastaavien kansallisten viranomaisten tarkastamisella pyritään siihen, että kukin jäsenvaltio täyttää kaikki yhteisön oikeuden mukaiset velvollisuudet, jotka on asetettu kansallisessa laadunvalvontaohjelmassa¹⁴, kansallisessa siviili-ilmailun turvaohjelmassa¹⁵, lentoasemien ja lentoyhtiöiden turvaohjelmissa¹⁶ ja kansallisessa koulutusohjelmassa¹⁷, tai varmistaa näiden velvollisuuksien täyttämisen. Erityistä huomiota on kiinnitetty myös niihin valvontatoimiin, joita jäsenvaltiot ovat itse toteuttaneet alueellaan sijaitsevilla lentoasemilla.

Kesäkuun 2005 loppuun mennessä oli tarkastettu 14 kansallista viranomaista. Näistä tarkastuksista voidaan tehdä lähinnä seuraavat päätelmät:

- Jäsenvaltiot ovat virallisesti perustaneet kansalliset siviili-ilmailun turvaohjelmat, ja näiden ohjelmien sisältö on yleisesti katsoen yhteisön vaatimusten mukainen. Eräitä jäsenvaltioita on kuitenkin kehoitettu noudattamaan yhteisön vaatimuksia kaikilta osin.
- Kansalliset laadunvalvontaohjelmat on perustettu lähes kaikissa jäsenvaltioissa. Kahden jäsenvaltion tarkastamista oli kuitenkin lykättävä, koska ne eivät olleet perustaneet vielä laadunvalvontaohjelmiaan. Näitä jäsenvaltioita vastaan on käynnistetty rikkomisesta johtuvat menettelyt. Ohjelmien sisältö on yleisesti katsoen yhteisön vaatimusten mukainen ja on hyvää vauhtia kehittymässä täysin niiden mukaiseksi. Esimerkkinä voidaan mainita, että toimivaltaiselle viranomaiselle on kaikissa tapauksissa annettu asianmukaiset täytäntöönpanovaltuudet, ja vain yhdessä tapauksessa on katsottu, että kyseisessä maassa annetut valtuudet eivät olleet riittäviä.

¹⁴ Asetuksen (EY) N:o 2320/2002 5 artiklan 2 kohta ja 7 artiklan 1 kohta sekä asetus (EY) N:o 1217/2003.

¹⁵ Asetuksen (EY) N:o 2320/2002 5 artiklan 1 kohta.

¹⁶ Asetuksen (EY) N:o 2320/2002 5 artiklan 4 kohta.

¹⁷ Asetuksen (EY) N:o 2320/2002 5 artiklan 5 kohta.

- Lentoaseman turvaohjelmat on validoitu tyydyttävällä tavalla.
- Validoitaessa lentoyhtiöiden turvaohjelmia etusija on annettu niille lentoyhtiöille, joille tarkastettu valtio on myöntänyt liikenneluvan.
- Kansalliset turvakoulutusohjelmat on yleensä laadittu ja pantu täytäntöön tyydyttävällä tavalla, vaikka joihinkin kohtiin on tarpeen tehdä mukautuksia.
- Joissakin jäsenvaltioissa on syytä parantaa kolmansista maista tuleville transfermatkustajille ja heidän matkatavaroilleen tehtäviä turvatarkastuksia.
- Vaatimukset, jotka koskevat kansallisissa tarkastuksissa noudatettavia yhteisiä menetelmiä (ennalta ilmoittamattomat tai ilmoitetut tarkastukset, tarkastustyyppi, tulosten luokittelu) on pantu useimmissa jäsenvaltioissa suhteellisen hyvin täytäntöön. Koska yhdenmukaistaminen ei ole ollut riittävää, kansallisia tarkastustoimia ei voida edelleenkaan vertailla Euroopan tasolla. Sen vuoksi on syytä pohtia näiden vaatimusten tiukentamista.
- Kansallisten toimivaltaisten viranomaisten tekemät tarkastukset vaihtelevat suuresti määrältään ja luonteeltaan jäsenvaltiosta toiseen. Eräät kansalliset viranomaiset eivät käytä niille annettuja valtuuksia tehdä laittomiin tekoihin liittyviä kokeita ja simulaatioita, joilla pyritään arvioimaan nykyisten toimenpiteiden tehokkuutta. Useimmiten tarkastukset eivät ole niin säännöllisiä, että ne olisivat täysin tehokkaita.
- Tarkastetuista jäsenvaltioista yli puolet katsottiin sellaisiksi, joissa kansallisia (täysi- tai osapäiväisiä) tarkastajia ei ollut riittävästi suorittamaan kunnolla toimivaltaiselle kansalliselle viranomaiselle uskotut tehtävät.
- Korjausprosessin tehokkuus eli nopeus, jolla kirjatut puutteet korjataan, vaihtelee jäsenvaltiosta toiseen. Eräät jäsenvaltiot määrävää taloudellisia pakotteita, jotka toimivat tehokkaana kannustimena.

3.1.2. Asianmukaista otosta edustavien lentoasemien tarkastukset

Helmikuun 2004 ja kesäkuun 2005 välisenä aikana tehtiin 22 jäsenvaltiossa yhteensä 29 lentoaseman tarkastusta¹⁸. Otos valittiin satunnaisesti puolueettomin perustein (lentoaseman koko ja rakenne, liikenteen määrä, lentoasemalla toimivien lentoyhtiöiden määrä ja maantieteellinen tasapaino). Siihen kuuluivat seuraavat tarkastukset:

- 11 sellaisten lentoasemien tarkastusta, joiden matkustajamäärä on yli 10 miljoonaa matkustajaa vuodessa; näihin kuuluivat monet Euroopan suurimmista lentoasemista
- 13 sellaisten lentoasemien tarkastusta, joiden matkustajamäärä on 1–10 miljoonaa matkustajaa; näihin kuuluivat kaksi Etelä-Euroopassa sijaitsevaa lentoasemaa, joilla on hyvin paljon kausiluonteista liikennettä
- 1 sellaisen lentoaseman tarkastus, jonka matkustajamäärä on alle miljoona matkustajaa
- 1 pienen alueellisen lentoaseman tarkastus

¹⁸ Niistä kolme oli seurantatarkastuksia.

- 3 sellaisen lentoaseman tarkastusta, jotka palvelevat pääasiassa rahtiliikennettä ja jotka kuuluvat 10 suurimman tällaista liikennettä palvelevan lentoaseman joukkoon.

Toiminnanharjoittajia sitovista vaatimuksista todettakoon, että turvataso on Euroopassa yleisesti katsoen melko korkea, mutta ei yhtenäinen. Keskeisiä yhteisiä vaatimuksia, kuten vaatimusta tarkastaa kaikki matkustajat ja heidän käsimatkatavaransa ja ruumaan menevät matkatavaransa, noudatetaan yleensä asianmukaisesti. Tämä on huomattava edistysaskel verrattuna ennen asetuksen (EY) N:o 2320/2002 voimaantuloa vallinneeseen tilanteeseen. Tarkastuksissa on kuitenkin havaittu, että lisäparannukset ovat tarpeen ja että asetuksen tiettyjen vaatimusten noudattaminen on edelleen puutteellista.

Eräitä puutteita havaittiin toistuvasti useilla lentoasemilla. Esimerkiksi henkilöstön turvatarkastukset vaihtelivat suuresti laajuudeltaan. On kuitenkin todennäköistä, että tätä alaa koskevat turvavaatimukset yhdenmukaistuvat ja paranevat merkittävästi, kun asetuksessa (EY) N:o 1138/2004 säädetty toinen vaihe käynnistyy 1. tammikuuta 2006, koska se edellyttää, että kaikille henkilöstöön kuuluville, joilla on pääsy samoille alueille kuin turvatarkastetuilla matkustajilla, on tehtävä turvatarkastus. Tarkastusten aikana tehdyissä kokeissa havaittiin myös, että tietyt turvalaitteita koskevat tekniset vaatimukset eivät ole riittävän yhdenmukaisia. Kehitteillä on kuitenkin täytäntöönpanosäädöksiä, joilla tämä puute pyritään korjaamaan, ja toukokuun 24. päivänä 2005 annettiin ensimmäinen asetus¹⁹, jolla yhdenmukaistetaan läpivalaisulaitteita koskevia vaatimuksia. Lisäksi tarkastuksissa havaittiin, että turvavalvotuille alueille pääsyn valvontaa koskevien vaatimusten noudattamisessa esiintyy tiettyjä puutteita. Tämän ongelman ratkaisemiseksi on käynnistetty nopeita korjaustoimia.

Myöskään lentoyhtiöt eivät aina toimi yhdenmukaisesti, sillä eräät niistä noudattavat vaatimuksia paremmin kuin toiset. Erityisesti on parannettava ilma-alusten tarkastamista ja suojaamista.

Vaatimuksista poikkeavia käytäntöjä on havaittu myös rahtiin liittyvissä turvatoimenpiteissä, joihin olisi ilmeisesti erittäin tarpeellista soveltaa yhteistä yhdenmukaistettua lähestymistapaa.

Lopuksi todettakoon, että eräät toiminnanharjoittajat pitävät lainsäädännön joitakin säännöksiä liian epäselvinä.

Sisäiset laadunvalvontamekanismit antaisivat kaikille lentoliikennealan toiminnanharjoittajille ja erityisesti lentoasemaviranomaisille, lentoyhtiöille ja rahtiyhtiöille mahdollisuuden arvioida, onko niiden toiminta ilmailun turvaamisen kannalta riittävän tehokasta ja EU:n vaatimusten mukaista.

Jäsenvaltioiden, jotka komissio on saanut tietoisiksi tästä tilanteesta, on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, ettei tällaista vaatimuksista poikkeamista esiinny enää tai tulevaisuudessakaan. Muutoin komissio käyttää oikeuttaan ryhtyä perustamissopimuksen mukaisiin toimiin.

¹⁹ Asetus (EY) N:o 781/2005.

3.2. Korjausprosessi

On selvää, että komission ensisijaisena tavoitteena on korjata poikkeamat yhteisön säännöistä. Komissio on tyytyväinen siihen, että jäsenvaltiot ovat suhtautuneet myönteisesti tarkastusraportteihin, joiden tuloksia ei yleensä ole kiistetty.

Tässä vaiheessa on liian aikaista arvioida, miten tehokas tarkastuksissa havaittujen sääntöjenvastaisuuksien korjausprosessi on ollut. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että korjausprosessi on nopeutunut merkittävästi viitekauden aikana, mikä osoittaa, että on ollut erittäin hyödyllistä perustaa yhteisön tarkastusjärjestelmä siviili-ilmailun turvaamista varten.

4. YLEISET PÄÄTELMÄT

Tarkastusmenettely ja täytäntöönpanolainsäädännön kehittäminen komiteamenettelyllä ovat antaneet mahdollisuuden varmistaa, että siviili-ilmailun turvaamista koskeva politiikka ja käytäntö ovat samoilla linjoilla. Tämän lähestymistavan ansiosta turvataso on parantunut merkittävästi. Asetusta (EY) N:o 2320/2002 tulisi nyt tarkastella uudelleen.

4.1. Parantunut turvataso

Tarkastukset ovat olleet erityisen hyödyllisiä sen vuoksi, että ne ovat antaneet mahdollisuuden tarkastella objektiivisesti lainsäädännön täytäntöönpanoa. Tältä osin voidaan todeta, että asetus (EY) N:o 2320/2002 ja siihen liittyvä täytäntöönpanolainsäädäntö ovat auttaneet varmistamaan, että ilmailun turvaaminen on tyydyttävällä tasolla koko EU:ssa. Koska ei ole saatavissa tietoja siitä, mikä oli todellinen turvataso ennen yhteisön lainsäädännön voimaantuloa, on vaikea arvioida kussakin jäsenvaltiossa ja tarkastetuilla lentoasemilla saavutettua edistystä. Vaikka yhteisön lentoasemien tarkastuksissa havaittiin useaan otteeseen sääntöjenvastaisuuksia, voidaan kuitenkin todeta, että yhteisön sitovan lainsäädännön käyttöönotto ilmailun turvaamisen alalla on omalta osaltaan parantanut merkittävästi Euroopan kansalaisten suojelua siviili-ilmailuun kohdistuvilta laittomilta teoilta.

Nykyinen oikeusjärjestelmä ja erityisesti mahdollisuudet varmistaa asianmukaiset täytäntöönpanosäännöt sekä lakisääteiset vaatimukset, jotka ovat tiukemmat kuin kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen liitteessä 17 esitetyt vaatimukset ja suositukset, oikeuttavat tekemään sen päätelmän, että ilmailun turvaamisen laadun osalta EU on kansainvälisesti katsoen edelläkävijä.

Komissio aikoo käyttää uusia tarkastusvaltuuksiaan tulevaisuudessakin. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä siihen, miten tehokkaasti kansalliset viranomaiset harjoittavat lentoasemien ja lentoyhtiöiden säännöllistä valvontaa ja huolehtivat siitä, että kansallisissa tarkastuksissa havaitut puutteet korjataan nopeasti. Lisäksi olisi laajennettava tarkastettavien lentoasemien valintaa. Kaikki jäsenvaltiot olisi tarkastettava riittävän usein, ja jonkinlainen etusija olisi annettava niille lentoasemille, jotka tarjoavat monenlaisia lentoliikennepalveluja, joilla turvapolitiikka on otettu vasta hiljattain käyttöön ja joilla on havaittu puutteita.

4.2. Tarve kehittää asetusta (EY) N:o 2320/2002

Yleisesti voidaan todeta, että Euroopan kansalaisten suojelua voidaan parantaa vielä jonkin verran rajoittamatta kuitenkaan toiminnanharjoittajien oikeutettuja pyrkimyksiä helpottaa turvamenettelyjä Euroopan lentoasemilla. Tämä voidaan toteuttaa kehittämällä puiteasetusta

(EY) N:o 2320/2002 ja useita täytäntöönpanosäntöjä. Parannuksilla olisi ennen kaikkea tehostettava koko järjestelmän toimivuutta.

Parannuksiin, joita on esitetty komission tarkastustoiminnan yhteydessä, olisi pyrittävä tarkistamalla asetusta (EY) N:o 2320/2002.

Asetuksen tarkistamiseen on useita perusteita, kuten niiden menettelyjen yksinkertaistaminen, joilla mukautetaan voimassa olevia vaatimuksia, tekninen yhdenmukaistaminen, tiettyjen säännösten selventäminen, turvatason parantaminen ja mekanismien määrittely kolmansien maiden kanssa tehtävää yhteistyötä varten.

Liite 1: Komission tekemät tarkastukset jäsenvaltioittain
(tilanne 30. kesäkuuta 2005)

Jäsenvaltio	Tarkastusten määrä
Belgia	2
Tšekki	1
Tanska	2
Saksa	3
Viro	-
Kreikka	3
Espanja	3
Ranska	3
Irlanti	2
Italia	2
Kypros	1
Latvia	1
Liettua	1
Luxemburg	2
Unkari	1
Malta	1
Alankomaat	2
Itävalta	3
Puola	1
Portugali	2
Slovenia	1
Slovakia	-
Suomi	2
Ruotsi	2
Yhdistynyt kuningaskunta	2
YHTEENSÄ:	43