



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2019.4.16.
COM(2019) 183 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**2017. ÉVI ÉVES JELENTÉS A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉS VÉDELME NEK
KÖZÖS SZABÁLYAIRÓL SZÓLÓ 300/2008/EK RENDELET VÉGREHAJTÁSÁRÓL**

Ez a jelentés a 2017. január 1. és 2017. december 31. közötti időszakot fedi le.

BEVEZETÉS

2017-ben újra aggályok merültek fel az olyan rögtönzött robbanóeszközök (IED) jelentette globális veszéllyel kapcsolatban, amelyeket rafinált módon rejtene el manipulált elektronikus eszközökbe. Az Egyesült Államok és az Egyesült Királyság kormánya megtiltotta, hogy az egyes közel-keleti és észak-afrikai országokban található repülőterekről induló járatok fedélzetére a mobiltelefonoknál nagyobb személyes elektronikus eszközöket lehessen felvinni. Az Európai Unió és az USA között régóta fennálló, a vonatkozó légiközlekedés-védelmi intézkedések elismerésén alapuló szoros együttműködés lehetővé tette, hogy ezeket a biztonsági aggályokat olyan célzott intézkedésekkel kezeljék, amelyek nem teszik kötelezővé az ilyen eszközök tilalmának az egész világra – többek között az Európából induló repülőgépek fedélzetére – való kiterjesztését.

A Bizottság az ICAO-val régóta fennálló szoros együttműködése, valamint az Afrikára és a Közel-Keletre irányuló CASE kapacitásépítési projektje keretében folytatta a légi közlekedés globális védelmének megerősítésére irányuló erőfeszítéseit.

A kiberbiztonság és a repülőterek nyilvános területeinek védelme továbbra is prioritás maradt.

A korábbi évekhez hasonlóan a Bizottság folytatta a légi közlekedés védelmére vonatkozó jogszabályok pontosítását, harmonizálását és egyszerűsítését az EU minőségi jogalkotási célkitűzéseivel összhangban.

A Szingapúrral a légi közlekedési ágazat és az utasok javát egyaránt szolgáló új, egyszeri védelmi ellenőrzésről szóló megállapodáshoz vezető előkészítő munka lezárult, ami lehetővé tette, hogy a megállapodás 2018 elején hivatalosan elfogadásra kerüljön.

ELSŐ RÉSZ

ELLENŐRZÉSEK

1. HÁTTÉR-INFORMÁCIÓK

A polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól szóló, 2008. március 11-i 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet célja a polgári légi járművek elleni jogellenes cselekmények megakadályozása a személyek és az áruk védelme érdekében.

Uniós szinten a légiközlekedés-védelmi szabályok végrehajtásának alapját egy kétrétű megfelelőség-ellenőrzési rendszer képezi, amely egyrészt bizottsági ellenőrzésekből, másrészt az egyes tagállamok nemzeti ellenőrzési tevékenységeiről (biztonsági átvilágítások, ellenőrzések, vizsgálatok) készített éves tagállami jelentések értékeléséből áll.

A 300/2008/EK rendelet 15. cikke előírja, hogy a rendelet tagállami alkalmazásának nyomon követése és adott esetben a légi közlekedés védelmének javítására irányuló ajánlások megtétele érdekében a Bizottság ellenőrzéseket hajtson végre, ideértve a repülőterek, az üzemben tartók és a légiközlekedés-védelmi követelményeket alkalmazó jogalanyok ellenőrzését. Az uniós program kiterjed Svájcra is, míg Norvégia és Izland esetében az EFTA Felügyeleti Hatóság (ESA) végez ellenőrzéseket hasonló rendelkezések alapján.

2017-ben az ellenőrzési feladatokat egy hétfős, teljes munkaidős légiközlekedés-védelmi ellenőrökből álló bizottsági csoport végezte. Az ellenőrzési feladatok ellátását a tagállamok, valamint Izland, Norvégia és Svájc által kinevezett mintegy száz nemzeti ellenőr is segíti, akik a Bizottság által nyújtott képzés teljesítése

után válnak jogosulttá a bizottsági ellenőrzésekben való részvételre; 2016-tól¹ kezdve az EFTA Felügyeleti Hatóság és az Európai Polgári Repülési Konferencia ellenőrei egyformán részt vesznek ebben a folyamatban teljes jogú ellenőrökként. A bizottsági ellenőrzésekben részt vevő nemzeti ellenőrök nagy száma biztosítja a szakmai vizsgálati rendszert, és lehetővé teszi a módszertanok és bevált gyakorlatok tagállamok közötti terjesztését. A Bizottság és az ESA által 2017-ben elvégzett megfelelőség-ellenőrzési tevékenységek összefoglaló táblázata az 1. mellékletben található.

A módosított 72/2010/EU bizottsági rendelet megállapítja a légi közlekedés védelmével kapcsolatos bizottsági ellenőrzések eljárásait. Ez a rendelet többek között a bizottsági ellenőrök képzettségére és hatáskörére, valamint utólagos ellenőrzések végzésére vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz.

Az ezen ellenőrzések végzésénél alkalmazott módszertan a légi közlekedés védelméért felelős tagállami hatóságokkal szoros együttműködésben került kidolgozásra, és a védelmi intézkedések tényleges végrehajtásának vizsgálatán alapul. Az ellenőrzések elvégzésére vonatkozó követelmények és eljárások egységes értelmezése érdekében a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság kézikönyveket állít össze és tart naprakészen a repülőterek és áruk ellenőrzésére vonatkozóan. Ezek a kézikönyvek ezenfelül részletes utasításokat és útmutatást tartalmaznak az uniós jogszabályok által előírt valamennyi légiközlekedés-védelmi intézkedésre vonatkozóan. Részletezik továbbá a bizottsági ellenőrzések minden szervezeti és gyakorlati vonatkozását is. A kézikönyvek EU-minősített adatok, és csak a bizottsági ellenőrök, valamint az egyes tagállamok felelős hatóságai számára elérhetők.

A Bizottság ellenőrzéseket végez a légi közlekedés védelméért felelős tagállami hatóságoknál (a továbbiakban: felelős hatóságok), valamint korlátozott számú repülőtéren, üzemben tartónál és egyes légiközlekedés-védelmi követelményeket alkalmazó szervezetnél. A felelős hatóságoknál végzett ellenőrzések célja annak felmérése, hogy a tagállamok rendelkeznek-e a szükséges eszközökkel – ideértve egy nemzeti minőségbiztosítási programot, a szükséges hatáskört és a megfelelő erőforrásokat – az Európai Unió légiközlekedés-védelmi jogszabályának végrehajtásához. A repülőtereken végzett ellenőrzések célja annak felmérése, hogy a felelős hatóság megfelelően nyomon követi-e a légiközlekedés-védelmi intézkedések tényleges végrehajtását, és képes-e a hibák gyors felderítésére és kijavítására. Mindkét esetben a bizottsági ellenőrök által megállapított hibákat meghatározott időkereten belül ki kell javítani; az ellenőrzésről szóló jelentéseket valamennyi tagállam számára rendelkezésre bocsátják.

Az ellenőrzések többségét az eredeti ellenőrzési terv szerint elvégezték, azonban négy ellenőrzést különböző indokok miatt átütemeztek.

Az ellenőrzésekről kapott visszajelzések tagállamok felé történő továbbítása, az átláthatóság előmozdítása és a megfelelőség-ellenőrzési módszertanok összehangolása érdekében a Bizottság márciusban ellenőrzési munkacsoportot szervezett a tagállamok polgári légiközlekedés-védelmi minőségbiztosítási hivatalai vezetőinek részvételével.

1.1. Többéves bizottsági megfelelőség-ellenőrzés

Annak érdekében, hogy a Bizottság kellőképpen meggyőződjön a tagállamok megfelelési szintjéről, egy többéves ellenőrzési módszer alkalmazására kerül sor. Ennek megfelelően kétéves ciklusban kerül sor a 300/2008/EK rendelet és végrehajtási jogszabályai tagállamok általi alkalmazására vonatkozó bizonyítékok megszerzésére, vagy az adott tagállam felelős hatóságánál végzett ellenőrzés útján, vagy pedig legalább egy repülőterének az ellenőrzése révén. Ezenfelül a légi közlekedés védelmére irányuló közös alapkövetelmények alkalmazására vonatkozó bizonyítékok megszerzése ötéves ciklusban történik, a 300/2008/EK rendelet hatálya alá tartozó uniós repülőterek nem előrelátható módon kiválasztott legalább 15 %-ának, köztük az egyes tagállamok utasszámot tekintve legnagyobb repülőterének ellenőrzésével.

¹ A Bizottság (EU) 2016/472 végrehajtási rendelete (2016. március 31.) (HL L 85., 2016.4.1., 28. o.).

A keretrendelet követelményei szerint elsősorban a tagállamok feladata, hogy ellenőrizzék a közös alapkövetelmények végrehajtásának a megfelelőségét a repülőtereken, a légitársaságoknál és a védelemért felelős szervezeteknél. A Bizottság által kiválasztott repülőtereken végzett ellenőrzések az egyes tagállamok általános megfelelési szintjére vonatkozóan fontos mutatóknak tekinthetők.

A bizottsági ellenőrzések gyakoriságát és hatókörét a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság uniós légiközlekedés-védelmi követelmények végrehajtásának ellenőrzésére vonatkozó stratégiája határozza meg. A stratégia figyelembe veszi az egyes tagállamok légi közlekedésének mértékét, a repülőtéri műveletek típusainak reprezentatív mintáját, a légiközlekedés-védelmi előírások végrehajtásának színvonalát, a korábbi bizottsági ellenőrzések eredményeit, az éves nemzeti minőségbiztosítási jelentések értékelését, a biztonságot érintő eseményeket (a jogellenes cselekményeket), a fenyegetettségi szinteket, valamint egyéb olyan tényezőket és értékeléseket, amelyek befolyásolják az ellenőrzés gyakoriságát.

2010 óta a bizottsági ellenőrzések során megállapított megfelelési arány² 80 % körül van (2010: 80 %, 2011: 80 %, 2012: 83 %, 2013: 80 %; 2014: 81 %, 2015: 80 %, 2016: 79 %, 2017: 81 %); ez a viszonylag állandó érték azonban nem jelenti azt, hogy a tagállamok nem fokozták erőfeszítéseiket; éppen ellenkezőleg, a légi közlekedés védelme terén tett tagállami erőfeszítések jelentősen fokozódtak, ugyanis a követelmények is szigorodtak az évek során, különösen a légiárú-védelem, a folyadékok és gélek átvizsgálása, valamint a robbanóanyagnyom-felderítő eszközök alkalmazása területén.

2. A NEMZETI FELELŐS HATÓSÁGOK ELLENŐRZÉSE

A Bizottság 2017-ben folytatta a felelős hatóságok munkája ellenőrzésének ötödik ciklusát. Az év során összesen kilenc illetékes hatóságnál került sor ellenőrzésre. Ezek során a legtöbb tagállam esetében jelentős előrelépés volt megfigyelhető a korábbi ellenőrzés óta.

2017-ben a leggyakrabban észlelt hiányosságok a nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi minőségbiztosítási programok végrehajtása terén voltak tapasztalhatók. Nehézségeket tártak fel annak biztosítását illetően, hogy a repülőterek, a légi fuvarozók és a szabályozás hatálya alá tartozó, védelemért felelős egyéb jogalanyok a Bizottság végrehajtási rendeleteinek és határozatainak megfelelően naprakésszé tegyék és karbantartsák a biztonsági programokat. Emellett egyes tagállamokban nem ellenőrizték az elvárt rendszerességgel a külföldi légi fuvarozókat, és nem alkalmazták teljes körűen a rendeletben előírt megfelelőség-ellenőrzési módszertanok mindegyikét. Mindez az erőforrások korlátozott voltának és a szervezetek megnövekedett számának volt betudható. Az ellenőrzött tagállamok többsége azonban összehangolta a nemzeti légiközlekedés-védelmi programokat az uniós jogszabályokkal, többnyire megvalósította a védelmi képzésre vonatkozó követelményeket, biztosította, hogy az előírt minimális gyakorisággal sor kerüljön a repülőtereken

² A megfelelési szintek időbeli összehasonlíthatóságának biztosítása és értékelésének lehetővé tétele érdekében a Bizottság olyan módszert alkalmaz a megfelelési mutató kiszámításához, amelynél csak a leggyakrabban ellenőrzött fő védelmi követelményeket veszik figyelembe a számítások során. Ezek közé tartoznak a repülőterek védelméhez, a légi járművek védelméhez, az utasok és kézipoggyászok védelméhez, valamint a feladott poggyászok védelméhez kapcsolódó követelmények. A biztonsági intézkedések egymáshoz közvetlenül kapcsolódó biztonsági követelmények csoportjaiba vannak rendezve, és értékelésük átfogóan történik. Ennek során rögzített súlyozó tényező kerül alkalmazásra, amely tükrözi a csoportonkénti végrehajtási szintet, az alábbiak szerint:

- „teljes mértékben megfelelő” minősítésű, közvetlenül kapcsolódó követelmények csoportja, súlyozó tényező: 100 %;
- „megfelelő, de bizonyos tekintetben javításra szorul” minősítésű, közvetlenül kapcsolódó követelmények csoportja, súlyozó tényező: 75 %;
- „nem megfelelő” minősítésű, közvetlenül kapcsolódó követelmények csoportja, súlyozó tényező: 50 %;
- „nem megfelelő, súlyos hiányosságokkal” minősítésű, közvetlenül kapcsolódó követelmények csoportja, súlyozó tényező: 25 %;

Az adott évre vonatkozó általános megfelelési mutató tehát a súlyozó tényezők összege, elosztva a közvetlenül kapcsolódó követelmények minősített csoportjainak számával.

alkalmazott védelmi intézkedések ellenőrzésére, és gondoskodott a megállapított hiányosságok kijavításáról a meghatározott időkereteken belül.

3. A REPÜLŐTEREKEN VÉGZETT ELŐZETES ELLENŐRZÉSEK

2017-ben tizennyolc előzetes repülőtéri ellenőrzésre került sor. Ezek valamennyi fejezetet lefedték az egyes repülőtereken alkalmazható védelmi területek szerint. A követelményeknek megfelelőnek ítélt fő intézkedések aránya 2017-ben 81 % volt, vagyis hasonló, mint a korábbi években³.

A 300/2008/EK rendelet végrehajtásának nyolcadik évét követően az ellenőrzési eredmények tükrözik a felelős hatóságok és az ágazat erőfeszítéseit. Az ebből az ambiciózus jogszabályból eredő védelmi követelmények többségét megfelelően végrehajtották; a megfelelési mutató szintje a légiközlekedés-védelem legfontosabb területein stabilan 80 % körüli értéken maradt. Bizonyos intézkedések esetében azonban a végrehajtás hatékonysága még mindig javításra szorul.

A legtöbb észlelt hiányosság továbbra is az emberi tényezőnek tudható be. Ezek leginkább a gyakorlati végrehajtásban jelentkeztek, olyan területeken, amelyeken a jogi követelmények újak vagy a közelmúltban jelentősen megváltoztak. Különösen a belépési ellenőrzésre, a személyzet átvizsgálására és a kézipoggyászok átvizsgálására vonatkozó bizonyos rendelkezésekkel kapcsolatban van szükség további erőfeszítésekre a felelős hatóságok, az ágazati szereplők és a Bizottság részéről. A repülőgépek védelmi célú átvizsgálása a másik olyan terület, ahol szükség van az erőfeszítések fokozására. Ezeket a problémákat az adott területre vonatkozó nemzeti minőségbiztosítási tevékenységek fokozásával kell kezelni.

2017-ben ismét magas volt a megfelelési szint a feladott poggyász átvizsgálása, a fedélzeti ellátmány, a képzés és a védelmi eszközök területén, miután az intézkedések egyértelműségét és következetességét erősítő, átdolgozott végrehajtási jogszabályokkal kapcsolatos fokozott tudatosságnak és gyakorlati tapasztalatnak köszönhetően már 2015-ben és 2016-ban is viszonylag jó eredmények születtek.

4. UTÓLAGOS ELLENŐRZÉSEK

A 72/2010/EU módosított bizottsági rendelet 13. cikke értelmében a Bizottság korlátozott számban utólagos ellenőrzéseket is végez. Ilyen ellenőrzést akkor kell végezni, ha az előzetes ellenőrzés során több súlyos hiányosságra is fény derült, továbbá véletlenszerű alapon annak ellenőrzésére is, hogy a megfelelő hatóságok rendelkeznek-e az ahhoz szükséges hatáskörrel, hogy valamely feltárt hiányosság megfelelő időkereten belül történő kijavítását előírják. 2017-ben négy ilyen ellenőrzést végeztek, és ezek igazolták a legtöbb feltárt hiányosság megfelelő orvoslását.

5. A TAGÁLLAMOK ÉVES MINŐSÉGBIZTOSÍTÁSI JELENTÉSEINEK ÉRTÉKELÉSE

A 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a polgári légiközlekedés-védelem terén végrehajtandó nemzeti minőségbiztosítási programokra vonatkozó követelmények tekintetében való módosításáról szóló, 2010. január 8-i 18/2010/EU bizottsági rendelet a 18. pontban megköveteli, hogy a tagállamok évente jelentést nyújtsanak be a Bizottságnak az e rendelet szerinti kötelezettségeik teljesítése érdekében tett intézkedésekről, illetve a területükön lévő repülőterek légiközlekedés-védelmi helyzetéről. A jelentések tartalmának összhangban kell lennie a 18/2010/EU bizottsági rendelet III. függelékével. A jelentéseket a Bizottság által biztosított űrlapon kell benyújtani.

Ezeknek a jelentéseknek az értékelése – a Bizottság rendszeres ellenőrzésein felül – továbbra is eszközt jelent a Bizottság számára a szigorú nemzeti minőségbiztosítási intézkedések végrehajtásának szoros nyomon követéséhez, lehetővé téve a hiányosságok gyors észlelését és kijavítását az egyes tagállamokban.

³ Lásd az 1.1. fejezetet.

Az értékelés magában foglalja a repülőterek, a légi fuvarozók és a légi közlekedés védelméért felelős egyéb jogalanyok rendszeres ellenőrzésének, az adott területen eltöltött embernapiok száma ellenőrzési szintjeinek, a megfelelőség-ellenőrzési tevékenységek megfelelő kombinációja hatókörének és gyakoriságának, a nemzeti megfelelési szinteknek, az utólagos tevékenységeknek és a végrehajtási hatáskörök alkalmazásának az elemzését.

A 2017. évi éves jelentések értékelésének eredményei azt mutatják, hogy 2016-hoz képest jelentős előrelépés történt a rendszeres ellenőrzés, az adott területen ellenőrzésre fordított embernapiok száma és a minimális gyakoriság terén. Úgy tűnik, hogy az olyan területeken, mint az ellenőrzési tevékenységek hatóköre, valamint azon végrehajtási intézkedések, amelyek biztosítják, hogy a megállapított hiányosságok kijavításra kerüljenek, és ne forduljanak ismét elő, a végrehajtás stabil, azt mutatva, hogy az előző években ellenőrzött előrelépések a legtöbb tagállamban tartósan megmaradtak. Ugyanakkor azonban a jelentések feltárták, hogy a tagállamok még mindig nehézségekkel küzdenek a rendelet hatálya alá tartozó bizonyos biztonsági területek vizsgálata terén.

A Bizottság minden tagállamnak egyedi hivatalos átfogó értékelést küldött, amelyben kiemelte a hiányosságokat vagy a gyengeségeket, és felkérte a tagállamokat megfelelő korrekciós intézkedések benyújtására. Ezeknek a cselekvési terveknek a végrehajtását a Bizottság szorosan nyomon követi, és abban az esetben, ha egy tagállam megerősíti a kiemelt hiányosságok vagy gyengeségek létezését, de nem javasol megfelelő korrekciós intézkedéseket, hivatalos intézkedésre kerül sor.

6. HARMADIK ORSZÁGOK REPÜLŐTEREINEK ÉRTÉKELÉSE

Az év folyamán egy USA-beli repülőtér (a Charlotte-Douglas nemzetközi repülőtér) értékelésére került sor az EU–USA légiközlekedési megállapodás⁴ részeként az USA közlekedésbiztonsági hivatalával kötött munkamegállapodás keretében. Egyszeri védelmi ellenőrzés keretében rendszeresen sor kerül ilyen értékelésekre, és ez az értékelés megerősítette, hogy az USA védelmi intézkedéseinek végrehajtása továbbra is azonos szinten van az uniós légiközlekedés-védelmi jogszabályok végrehajtásával.

A 2015. évi európai légi közlekedési stratégiában foglalt elveknek megfelelően a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság (DG MOVE) és a Szingapúri Közlekedési Minisztérium (MOT) szorosan együttműködtek abban, hogy az EU és Szingapúr között létrejöjjön egy új, egyszeri védelmi ellenőrzésről szóló megállapodás. Annak megállapítására, hogy a Szingapúri Köztársaság légiközlekedés-védelmi intézkedései egyenértékűek-e az uniós jogszabályokban előírtakkal, az uniós ellenőrző csoport értékelő látogatást tett a szingapúri Changi repülőtéren (2017 októberében). Az egyszeri védelmi ellenőrzés hivatalos formába öntésére 2018 elején kell sort keríteni.

7. LEZÁRATLAN ÜGYEK, A 15. CIKKBEN EMLÍTETT ESETEK ÉS BÍRÓSÁGI ELJÁRÁSOK

Az ellenőrzési dossziék mindaddig nem zárhatók le, amíg a Bizottság meg nem bizonyosodott arról, hogy a megfelelő korrekciós intézkedéseket végrehajtották. Az az időtartam, amíg sor kerül egy adott dosszié lezárására, az érintett tagállam készséges együttműködésétől függ. Harminckét ellenőrzési dossziét lehetett lezárni (húsz dosszié repülőterek ellenőrzésére vonatkozott, tizenkettő pedig a felelős hatóságoknál végzett ellenőrzésekre). Az év végén felelős hatóságokat érintően 10, repülőtéri ellenőrzéssel kapcsolatban pedig 17 ügy maradt lezáratlanul.

Azokban az esetekben, amikor a repülőterekre vonatkozó légiközlekedés-védelmi intézkedések végrehajtásában feltárt hiányosságok súlyosságuknál fogva vélhetően jelentős hatással lehetnek az Unióban a polgári légi közlekedés általános védelmi szintjére, a Bizottság megteszi a 72/2010/EU bizottsági rendelet

⁴ HL L 134., 2007.5.25., 4. o.

15. cikkében foglalt lépéseket. Ez azt jelenti, hogy felhívja az összes többi illetékes hatóság figyelmét a helyzetre, és mérlegeli, hogy az érintett repülőtérrel induló járatok tekintetében bevezetésre kerüljenek-e korrekciós intézkedések. 2017-ben egyetlen esetben sem volt szükség a 15. cikk alkalmazására.

A 15. cikk alkalmazásától függetlenül a Bizottságnak lehetősége van kötelezettségszegési eljárás kezdeményezésére, különösen akkor, ha valamely hiányosság orvoslására hosszú ideig nem kerül sor, vagy az ismételten felmerül. 2017-ben két tagállam ellen indítottak kötelezettségszegési eljárást azzal összefüggésben, hogy a nemzeti minőségbiztosítási program nem megfelelően valósult meg, valamint hogy a nemzeti biztonsági és nemzeti minőség-ellenőrzési programok felülvizsgált változatait hivatalosan nem fogadták el.

MÁSODIK RÉSZ

JOGSZABÁLYOK ÉS KIEGÉSZÍTŐ ESZKÖZÖK

1. JOGSZABÁLYOK

A polgári légi közlekedés továbbra is a terrorista csoportok egyik kedvelt célpontja, és e fenyegetéssel szemben csak arányos, kockázatalapú védelmi intézkedésekkel védekezhetünk. A Bizottság és a tagállamok ezért folyamatosan módosítják a kockázatsökkentő intézkedéseket a lehető legnagyobb fokú biztonság elérése érdekében, ugyanakkor minimalizálva a műveletek nemkívánatos hatását.

A Bizottság 2017 májusában elfogadta az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendeletnek egyes egyedi légiközlekedés-védelmi intézkedések egyértelműsítése, összehangolása és egyszerűsítése érdekében történő módosításáról szóló, 2017. május 12-i (EU) 2017/815 rendeletet. A C(2015) 8005 végrehajtási határozatnak bizonyos egyedi légiközlekedés-védelmi intézkedések egyértelműsítése, harmonizálása és egyszerűsítése tekintetében történő módosításáról szóló, 2017. május 15-i C(2017) 3030 bizottsági végrehajtási határozat elfogadásával nem nyilvános, „a szükséges ismeret elve” szerint kezelendő biztonsági rendelkezések bevezetésére került sor.

A Bizottság elfogadta továbbá a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelet lengyel és svéd nyelvű változatának helyesbítéséről szóló, 2017. május 17-i (EU) 2017/837 bizottsági végrehajtási rendeletet.

2. A SZÁLLÍTÁSI LÁNC VÉDELMÉRE VONATKOZÓ UNIÓS ADATBÁZIS (UDSCS)

2010. június 1-je óta a meghatalmazott ügynökök és ismert szállítók uniós adatbázisa⁵ az egyetlen törvényes eszköz, amelyet a meghatalmazott ügynökök adategyeztetés céljából használhatnak, amikor más meghatalmazott ügynököktől vagy ismert szállítóktól szállítmányt vesznek át. 2012. február 1-je óta az adatbázis azoknak a légi fuvarozóknak a jegyzékét is tartalmazza, amelyek harmadik országok repülőtereiről az Unió területére légi árukat és légipostai küldeményeket szállíthatnak (ACC3). 2013-ban egy jogszabály alapján az adatbázis kiegészült a tagállamok által jóváhagyott uniós légiközlekedés-védelmi ellenőrök jegyzékével. Annak érdekében, hogy jobban tükrözze alkalmazási körének bővülését, az adatbázis új elnevezése: „A szállítási lánc védelmére vonatkozó uniós adatbázis (UDSCS)”⁶ lett. Az adatbázisban 2017 végén 14 000 meghatalmazott ügynök, ismert szállító, független ellenőr és ACC3 státuszú légitársaság,

⁵ Az adatbázist a Bizottság hozta létre, és használata a 185/2010/EU rendelet és a C(2010) 774 határozat alapján kötelező a szállítási lánc szereplői számára.

⁶ A Bizottság 1116/2013/EU rendelete (2013. november 6.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 299., 2013.11.9., 1. o.).

meghatalmazott beszállító, valamint harmadik országbeli meghatalmazott ügynök és ismert szállító szerepelt. A célul kitűzött 99,5 %-os rendelkezésreállási arányt 2017-ben is folyamatosan sikerült teljesíteni.

HARMADIK RÉSZ

PRÓBAÜZEMEK, TANULMÁNYOK ÉS ÚJ KEZDEMÉNYEZÉSEK

1. PRÓBAÜZEMEK

A légi közlekedés védelmével kapcsolatos európai uniós jogszabályok szerint „próbaüzem” alatt azt értjük, amikor egy tagállam megállapodik a Bizottsággal arról, hogy az elismert védelmi ellenőrzések valamelyikét korlátozott időtartamra felváltja egy olyan eszközzel vagy módszerrel, amelyet a jogszabályok nem ismernek el, azzal a feltétellel, hogy a próba nem befolyásolhatja hátrányosan a védelem általános szintjét. Jogi értelemben nem beszélünk próbaüzemről akkor, amikor egy tagállam vagy testület olyan új védelmi ellenőrzési módszert értékel, amely a jogszabályokban szereplő egy vagy több módszeren felül kerül alkalmazásra.

2017 folyamán kettő, Hollandiában és Franciaországban alkalmazott próbaüzem zárult le. Ezek során vizsgálták a kézipoggyász átvizsgálására a hordozható számítógépek eltávolítása nélkül is alkalmas, új generációs átvilágító berendezések használatát, és a lábbelivizsgáló fém- és robbanóanyag-érzékelő berendezések fémérzékelő kapukkal és biztonsági szkennerekkel való együttes használatát. Mindkét próbaüzem pozitív eredményekkel zárult, és fontolóra fogják venni a lábbelivizsgáló berendezésekkel összefüggő próbaüzem felvételét a jogi rendelkezések 2018-as módosításai során. 2017 folyamán más próbaüzemet nem végeztek vagy kezdeményeztek.

2. TANULMÁNYOK ÉS JELENTÉSEK

2017 októberében benyújtották a Bizottsághoz az európai repülőterek földi oldali területeinek védelmére vonatkozó tanulmányt⁷. A tanulmány elemezte a 11 európai repülőtéren a nyilvános területek védelme érdekében hozott intézkedéseket, értékelte azok hatékonyságát, és ajánlásokat fogalmazott meg, különösen az útmutatás, a kockázatértékelés és az információmegosztás tekintetében.

2017 végén a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság megbízást adott egy, az egyszeri védelmi ellenőrzés (One Stop Security, OSS) gazdasági (és egyéb) előnyeiről szóló tanulmány elkészítésére, amelynek célja az EU és az Amerikai Egyesült Államok, az EU és Kanada, valamint az EU és Montenegró között meglévő OSS-megállapodások gazdasági és egyéb előnyeinek elemzése volt. Ha a tanulmány megerősíti az egyszeri védelmi ellenőrzéssel járó gazdasági (és/vagy egyéb) előnyök fontosságát, ez további érv lenne a légi közlekedés védelmének globális fenntarthatósága érdekében végzett munka és a főbb partnereinkkel folytatott, az egyszeri védelmi ellenőrzésről szóló tárgyalások folytatása mellett. A tanulmánynak 2018 szeptemberére kell elkészülnie.

3. ÚJ KEZDEMÉNYEZÉSEK

További előrelépés történt a légiközlekedés-védelmi technológiák fejlesztésére vonatkozó ütemterv megvalósításában. Az ütemterv a légiközlekedés-védelmi technológiák és módszerek minden szempontjára kiterjedően különféle intézkedéseket ütemez elő, és viszonyítási pontként szolgál a légiközlekedés-védelmi kutatással foglalkozó valamennyi európai érdekelt számára.

⁷

A tanulmányt az o&i tanácsadó cég készítette.

A légi áruk tekintetében a Bizottság továbbra is szorosan együttműködött a tagállamokkal a berakodás előtti előzetes áruinformációkra vonatkozó rendszer (pre-loading advance cargo information, PLACI) bevezetésének előkészítésével kapcsolatban. E tekintetben folytatódott az együttműködés a vámközösséggel az ICAO és a Vámigazgatások Világszervezete előzetes áruinformációkkal foglalkozó közös munkacsoportján belül folyó nemzetközi szintű munka keretében, amelyben a Bizottság aktív szerepet játszik a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság és az Adóügyi és Vámuniós Főigazgatóság részvételével. Az egyes államok és érdekelt felek bevonásával zajló munka célja olyan közösen jóváhagyott elvek és esetleges standardok vagy ajánlott gyakorlatok kidolgozása, amelyek a megközelítés elfogadása esetén alkalmazhatók a légi áruk és légipostai küldemények területén egyes vagy bármely üzleti modellben.

NEGYPEDIK RÉSZ

NEMZETKÖZI SZERVEZETEKEL ÉS HARMADIK ORSZÁGOKKAL FOLYTATOTT PÁRBESZÉD

1. HÁTTÉR-INFORMÁCIÓK

A Bizottság együttműködik nemzetközi szervezetekkel és a főbb kereskedelmi partnerekkel, és ennek keretében nemzetközi találkozókra, például az ICAO légiközlekedés-védelmi csoportjának éves ülésein is képviselteti magát, valamint biztosítja, hogy az EU mindig összehangolt módon lépjen fel. Bizonyos harmadik országokkal, például az Egyesült Államokkal, Kanadával, Ausztráliával, Szingapúrral stb. kétoldali párbeszéd zajlik, melynek célja a kölcsönös megértés és bizalom megteremtése a légiközlekedés-védelemről hasonlóan gondolkodó országokkal.

2. NEMZETKÖZI SZERVEZETEK

A Bizottság részt vett az ICAO légiközlekedés-védelmi paneljének (AVSECP/28) 2017. május 29. és június 2. között Montrealban megrendezett éves ülésén, ahol sor került az AVSEC-politikák egyik mérföldkövének, a globális légiközlekedés-védelmi tervnek (GASep) a bemutatására és az ICAO-tanács elé való előterjesztésének jóváhagyására.

Az ICAO 2016. évi közgyűlésének a kiberbiztonságról szóló A39–19. sz. határozatát követően a Bizottság részt vett az ICAO kiberbiztonsági csúcstalálkozóján és kiállításán, a „Making sense of cyber” (A kiber értelme) tematikájú közös biztonsági és védelmi eseményen (Egyesült Arab Emírségek, Dubaj, 2017. április). A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság bemutatta az EU holisztikus megközelítését, amelyet a légi közlekedés területén felmerülő kiberfenyegetések kezelése és leküzdése érdekében multidiszciplináris megközelítést alkalmazó kiberstratégiája kialakítása érdekében követ. Az ICAO felkérést kapott arra, hogy a kihívásra válaszul világszinten foglalkozzon a légi közlekedés kiberbiztonságával.

3. HARMADIK ORSZÁGOK

2017. március 21-én az USA a biztonsági irányelv sürgős módosításának (Emergency Amendment/Security Directive (EA/SD)) keretében a légi közlekedés védelmének javítását szolgáló intézkedéseket jelentett be, melyek értelmében a bizonyos országokból az USA-ba tartó járatokat üzemeltető légi fuvarozók azt az utasítást kapták, hogy mobiltelefonnál/okostelefonnál nagyobb elektronikus készülékeket ne engedjenek kézipoggyászában szállítani. Az Egyesült Királyság hasonló szabályokat vezetett be a bizonyos országokból az Egyesült Királyságba tartó járatok tekintetében.

2017. március 29-én a tagállamok, valamint az Európai Bizottság és az EKSZ (beleértve az Európai Unió Helyzetelemző Központját is) illetékes szolgálatai találkoztak, hogy megvitassák a kockázati helyzetet az Egyesült Királyság és az Egyesült Államok hatóságai által bevezetett korlátozások fényében. A Bizottság közvetlen kapcsolatba lépett az Egyesült Államok hatóságaival, amelyet egy sor technikai egyeztetés követett a fenyegetettség, a kiszolgáltatottság és a kockázatok megvitatása érdekében. A felek egyetértettek abban, hogy közös erőfeszítéseket kell tenni a légi közlekedés védelmének javítása érdekében, valamint hogy együttesen kell fellépni a közép- és hosszú távú fenyegetésekkel szemben.

Az EU-ban érvényes szigorú biztonsági rendszernek köszönhetően a meglévő uniós intézkedések az EA/SD-ből származó több intézkedést is lefedtek, így a sürgősségi módosításnak csupán korlátozott hatása van az EU-ban. Az ezzel kapcsolatos konzultáció és a közös munka az EU és az USA között folytatódik, és a hordozható elektronikus készülékek teljes kérdésköre jó alkalom volt a felek közötti párbeszéd és az együttműködésre való elkötelezettség további erősítésére.

Az ICAO szintjén a tagállamok és a Bizottság határozott támogatásával munkacsoportot hoztak létre a személyes elektronikus eszközök légi járművek fedélzetén történő szállításának megoldására. A munkacsoport júliusban ülésezett Párizsban, és számos ajánlást fogalmazott meg arra vonatkozóan, hogy miként csökkenthető a rejtett robbanóanyagok jelentette fenyegetés olyan tárgyak betiltása nélkül, mint például a személyes elektronikus eszközök. Ezen túlmenően az ICAO létrehozott egy multidiszciplináris légiáru-védelmi csoportot a kérdés biztonsági, védelmi és könnyítési szempontból történő vizsgálata céljából.

A korábbi évekhez hasonlóan a Bizottság a légi közlekedés védelmével kapcsolatos kérdésekben számos fórum, különösen az EU–USA közlekedésbiztonsági együttműködési munkacsoport (TSCG) keretében aktívan együttműködött az Egyesült Államokkal. A TSCG célja, hogy előmozdítsa az együttműködést számos, kölcsönös érdekeket szolgáló területen, valamint biztosítsa az egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos intézkedések folyamatos működését, továbbá a légi árukra és légipostai küldeményekre vonatkozó rendszerek kölcsönös elismerését az Európai Unió és az Egyesült Államok között. Mindkét kezdeményezés arra irányul, hogy a légi fuvarozók számára csökkentse a műveletek időigényét, költségét és összetettségét.

Ami a kapacitásépítést illeti, a CASE projektet⁸ új tevékenységekkel egészítették ki, hogy jobban figyelembe vegyék a partnerállamok által jelzett szükségleteket és a fenyegetettségi helyzet alakulását. Ezen túlmenően szubregionális szinten számos nemzeti tevékenységet indítottak el a képzési elem keretében. A fő kérdések a védelmi felszerelések használatát, a nemzeti ellenőrök képzését és a sebezhetőségi értékelésekkel kapcsolatos műhelytalálkozót érintették.

A Szingapúrral folytatott közlekedéspolitikai párbeszéd alkalmával (2017. június) igazgatási megállapodás aláírására került sor az EU és Szingapúr közötti OSS megvalósítása iránti folyamatos elkötelezettség jeleként. A szingapúri légiközlekedés-védelmi jogszabályokat elemző szimulációs gyakorlatot és a szingapúri Changi repülőtér pozitív értékelő látogatását (2017. október) magában foglaló alapos folyamat után elkészült egy jogalkotásijavaslat-tervezet⁹, amelyről a légi közlekedés védelmével foglalkozó

⁸ Az uniós finanszírozású és az Európai Polgári Repülési Konferencia által megvalósított, Afrika és az Arab-félsziget polgári légi közlekedésének védelmére vonatkozó európai projektet (CASE) 2016 elején indították el, négy éves időtartamra. Célja az Afrikában és az Arab-félszigeten található partnerországok azon erőfeszítéseinek a támogatása, amelyek a polgári légi közlekedés elleni fenyegetések enyhítését és a nemzetközi követelményeknek való megfelelés szintjének javítását szolgálják, különös tekintettel a minőségbiztosítási intézkedésekre.

⁹ A véglegesen elfogadott jogi aktus a következő: HL L 10/5., 2018.1.13. A Bizottság (EU) 2018/55 végrehajtási rendelete (2018. január 9.) az (EU) 2015/1998 végrehajtási rendeletnek a Szingapúri Köztársaságnak a közös polgári légiközlekedés-védelmi alapkövetelményekkel egyenértékű védelmi követelményeket alkalmazóként elismert harmadik országok közé történő felvétele tekintetében történő módosításáról (EGT-vonatkozású szöveg).

szabályozási bizottságban konzultáció folyt a tagállamokkal, és amelyet azután benyújtottak a biztosi testülethez (2017. december).
