

Bryssel 31.10.2019
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

**kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettavasta
kannasta kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 17 (Security)
tarkistamiseen (muutos 17)**

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Ehdotus koskee päätöstä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen ilmailun turvaamista koskevaan liitteeseen 17 (Security) suunniteltuun 17. muutokseen, joka koskee standardien ja suositeltujen menettelytapojen muuttamista

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1. Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimus (Chicagon yleissopimus)

Chicagon yleissopimuksen tavoitteena on säännellä kansainvälistä lentoliikennettä. Sopimus tuli voimaan 4. huhtikuuta 1947, ja sillä perustettiin Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö.

Kaikki EU:n jäsenvaltiot ovat Chicagon yleissopimuksen sopimuspuolia.

2.2. Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO)

ICAO on Yhdistyneiden kansakuntien erityisjärjestö. Sen tavoitteena on kehittää kansainvälisen lentoliikenteen periaatteita ja tekniikoita sekä edistää kansainvälisen lentoliikenteen suunnittelua ja kehittämistä.

ICAO:n neuvosto on ICAO:n pysyvä elin, ja sen jäseniä ovat 36 sopimusvaltiota, jotka ICAO:n yleiskokous valitsee kolmeksi vuodeksi. ICAO:n neuvostossa on kaudella 2016–2019 seitsemän EU:n jäsenvaltiota.

Chicagon yleissopimuksen 54 artiklassa lueteltuihin ICAO:n neuvoston pakollisiin tehtäviin kuuluu Chicagon yleissopimuksen liitteiksi otettavien kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen hyväksyminen.

ICAO:n neuvosto myös kutsuu koolle yleiskokouksen, joka on ICAO:n täysivaltainen elin. ICAO:n yleiskokous kokoontuu vähintään kerran kolmessa vuodessa ja vahvistaa organisaation poliittisen suunnan tulevalle kolmivuotiskaudelle. ICAO:n 40. yleiskokous pidettiin 24. syyskuuta – 4. lokakuuta 2019 Montrealissa Kanadassa.

2.3. Suunniteltu ICAO:n säädös

Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan 1 alakohdan mukaan ICAO:n neuvosto hyväksyy standardit ja suositellut menettelytavat. Ilmailun turvaamista koskevan liitteen 17 muuttamiseen liittyvät standardit ja suositellut menettelytavat koostuvat artikloista, joita muutetaan tai parannetaan tai jotka korotetaan suositelluista menettelytavoista standardeiksi.

ICAO ilmoitti 4. heinäkuuta 2019 valtioille osoitetulla kirjeellä AS8/2.1-19/48 sopimusvaltioille, että ehdotettu liitteen 17 muutos 17 esitetään neuvostolle hyväksyttäväksi sen 218. istunnossa (18. – 29. marraskuuta 2019) ja että sitä aletaan soveltaa heinäkuussa 2020. Siihen sisältyy muun muassa uusia ja/tai tarkistettuja määräyksiä seuraavista: haavoittuvuusarvioinnit; tietojen jakaminen valtioiden ja sidosryhmien kesken; koulutusohjelmat ja sertifiointijärjestelmät; kulunvalvonta; henkilöstön turvatarkastukset; ja muita toimituksellisia tarkistuksia. Edellä mainitussa kirjeessä ICAO käynnisti kuulemisvaiheen, joka päättyy 4. lokakuuta 2019.

Liitteeseen 17 tehtävät muutokset valmisteli ilmailun turvaamista käsittelevä ICAO:n paneeli, jonka aktiivisina jäseninä on asiantuntijoita kahdeksasta EU:n jäsenvaltiosta (Belgia, Ranska, Saksa, Kreikka, Italia, Alankomaat, Espanja ja Yhdistynyt kuningaskunta), ja ne toimitettiin

hyväksyttäväksi ICAOn neuvoston 217. istuntoon. ICAOn neuvosto hyväksyy todennäköisesti nämä muutokset käynnissä olevan kuulemisen jälkeen 218. istunnossaan.

Kun muutokset on hyväksytty, ne sitovat kaikkia ICAOn jäseninä olevia valtioita, myös kaikkia EU:n jäsenvaltioita, Chicagon yleissopimuksen mukaisesti ja sen määrittämässä rajoissa. Jos sopimusvaltiot aikovat poiketa standardista, niiden on Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan ilmoitettava siitä ICAOlle eroavaisuuksien ilmoittamista koskevan mekanismin mukaisesti.

2.4. EU:n oikeudellinen kehys ja ehdotetut muutokset liitteeseen 17

1) Taustan tarkistamista koskevan määritelmän muuttaminen.

Alkuperäinen teksti:

Taustan tarkistus. Henkilöllisyyden ja aiemman kokemuksen tarkastaminen, mukaan lukien, jos se on oikeudellisesti sallittua, mahdollinen rikoshistoria arvioitaessa henkilön soveltuvuutta suorittaa turvatarkastuksia ja/tai päästä turvavalvotulle alueelle ilman saattajaa.

Uusi teksti:

Taustan tarkistus. Henkilöllisyyden ja aiemman kokemuksen tarkastaminen, mukaan lukien rikoshistoria ja kaikki muut turvatoimiin liittyvät tiedot, joilla on merkitystä henkilön soveltuvuuden arvioinnissa kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

Tässä ehdotuksessa käsitellään tarvetta sisällyttää kaikki turvatoimiin liittyvät tiedot taustan tarkistamiseen. EU:n taustan tarkistusta koskevaa järjestelmää on vahvistettu täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 muuttamisesta tiettyjen ilmailun turvaamista koskevien erityistoimenpiteiden selkiyttämisen, yhdenmukaistamisen ja yksinkertaistamisen ja vahvistamisen osalta 23 päivänä tammikuuta 2019 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2019/103¹ liitteessä olevassa 11.1.3 kohdassa.

2) Suuririskinen rahti tai posti

Alkuperäinen teksti:

Suuririskinen rahti tai posti Jos rahti tai posti on lähtöisin tuntemattomalta taholta tai siinä on merkkejä sisältöön puuttumisesta, sitä on pidettävä suuririskisenä, jos se lisäksi täyttää jonkin seuraavista kriteereistä:

- a) erityiset tiedustelutiedot osoittavat, että rahti tai posti on uhka siviili-ilmailulle; tai
- b) rahdista tai postista ilmenee poikkeavuuksia, jotka herättävät epäilyksiä; tai
- c) rahdin tai postin luonne on sellainen, että pelkillä perustason turvatoimenpiteillä ei todennäköisesti voida havaita kiellettyjä esineitä, jotka voisivat aiheuttaa vaaraa ilma-alukselle.

Uusi teksti:

Suuririskinen rahti tai posti Rahtia tai postia pidetään suuririskisenä, jos

- a) erityiset tiedustelutiedot osoittavat, että rahti tai posti aiheuttaa uhkaa siviili-ilmailulle; tai
- b) rahdista tai postista ilmenee poikkeavuuksia tai merkkejä sisältöön puuttumisesta, jotka herättävät epäilyksiä.

Riippumatta siitä, tuleeko rahti tai posti tunnetulta vai tuntemattomalta taholta, lähetystä koskeva valtion erityinen tiedustelutieto voi tehdä siitä suuririskisen.

¹ EUVL L 21, 24.1.2019.

Tällä ehdotuksella pyritään antamaan selvempi määritelmä suuririskiselle rahdille tai postille, ja se on yhdenmukainen Euroopan unionin määritelmän kanssa.

3) Yleiset periaatteet

Alkuperäinen teksti:

2.1 Tavoitteet

2.1.4 *Suositus.* — *Kunkin sopimusvaltion olisi varmistettava, että arkaluonteiset ilmailun turvaamista koskevat tiedot suojataan asianmukaisesti.*

Uusi teksti:

2.1 Tavoitteet

2.1.4 Kukin sopimusvaltio varmistaa, että arkaluonteiset ilmailun turvaamista koskevat tiedot suojataan asianmukaisesti.

Tämän ehdotuksen tarkoituksena on varmistaa, että käytössä on asianmukaisia mekanismeja, joilla suojataan arkaluonteiset ilmailun turvaamista koskevat tiedot luvattomalta käytöltä tai luovuttamiselta, myös siltä osin kuin on kyseessä uhka sisäpiiriläisiltä, jotka ovat saaneet turvatoimia koskevia tietoja, joihin heillä ei ole oikeutta tutustua.

Suojaaminen (ja arkaluonteisten ilmailun turvaamista koskevien tietojen levittäminen) on jäsenvaltioiden vastuulla. EU:n lainsäädäntöön sisältyvät ei-julkiset ja turvaluokitellut säännökset kuuluvat joka tapauksessa yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 2320/2002 kumoamisesta 11 päivänä maaliskuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008² 18 artiklan ja 15 päivänä maaliskuuta 2015 annetun komission päätöksen (EU, Euratom) 2015/444 soveltamisalaan.

4) Kansainvälinen yhteistyö (2.4.1, 2.4.1 bis)

Alkuperäinen teksti:

2.4 Kansainvälinen yhteistyö

2.4.1 Kukin sopimusvaltio varmistaa, että jos muut sopimusvaltiot pyytävät tietyn lennon tai tiettyjen lentojen osalta ylimääräisiä turvatoimenpiteitä, pyyntö täytetään siinä määrin kuin se on käytännössä mahdollista. Pyyntöä esittävän valtion on harkittava myös toisen valtion mahdollisia vaihtoehtoisia toimenpiteitä, jotka ovat tasoltaan vastaavia kuin pyydetty toimenpiteet.

Uusi teksti:

2.4 Kansainvälinen yhteistyö

2.4.1 Kukin sopimusvaltio, joka pyytää tietyn lennon tai tiettyjen lentojen osalta ylimääräisiä turvatoimenpiteitä, neuvottelee toisen valtion vaihtoehtoisista toimenpiteistä, jotka ovat tasoltaan vastaavia kuin pyydetty toimenpiteet, ja harkitsee niitä.

2.4.1 bis Kukin sopimusvaltio varmistaa, että jos muut sopimusvaltiot pyytävät tietyn lennon tai tiettyjen lentojen osalta ylimääräisiä turvatoimenpiteitä, pyyntö täytetään siinä määrin kuin se on käytännössä mahdollista.

Ehdotuksilla pyritään korostamaan asianmukaisen neuvottelun merkitystä silloin, kun valtio pyytää ylimääräisiä turvatoimenpiteitä toisesta valtiosta. Nykyinen standardi on jaettu kahteen

² EUVL L 97, 9.4.2008, s. 72.

standardiin, jotta voidaan korostaa erillisiä vaatimuksia valtioille, jotka pyytävät ylimääräisiä toimenpiteitä, ja valtioille, jotka vastaanottavat tällaisia pyyntöjä.

Asetuksen (EY) N:o 300/2008 7 artiklassa vahvistetaan säännökset, jotka koskevat kolmannen maan vaatimien toimenpiteiden ilmoittamista komissiolle, jos nämä toimenpiteet poikkeavat yhteisistä perusvaatimuksista. Neuvottelumekanismia ja vaihtoehtoisten toimenpiteiden soveltamista voidaan säännellä EU:n (tai jäsenvaltioiden) ja kolmansien maiden kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla.

5) Standardi 3.1.4 tietojen jakamisesta valtioiden ja sidosryhmien kesken.

Alkuperäinen teksti:

3.1.4 Kukin sopimusvaltio vahvistaa ja panee täytäntöön menettelyt, joilla sen lentoasemien pitäjät, ilma-alusten käyttäjät, ilmaliikennepalvelujen tarjoajat tai muut, joita asia koskee, voivat tarvittaessa jakaa käytännöllisesti ja oikeaan aikaan asiaankuuluvia tietoja, jotka auttavat näitä arvioimaan tehokkaasti toimintaansa liittyviä turvallisuusriskejä.

Uusi teksti:

3.1.4 Kukin sopimusvaltio vahvistaa ja panee täytäntöön menettelyt, joilla asianomaiset lentoasemien pitäjät, ilma-alusten käyttäjät, ilmaliikennepalvelujen tarjoajat tai muut, joita asia koskee, voivat tarvittaessa jakaa käytännöllisesti ja oikeaan aikaan asiaankuuluvia tietoja, jotka auttavat näitä arvioimaan tehokkaasti toimintaansa liittyviä turvallisuusriskejä.

Tämän ehdotuksen tarkoituksena on selventää standardia siten, että valtioilla on enemmän joustovaraa määrittää asianomaiset toimijat niiden tietojen jakamiseksi, joita tarvitaan toimijoiden auttamiseksi niiden toimintaan liittyvässä tehokkaassa riskinarvioinnissa.

Tämä standardi on sisällytetty EU-lainsäädäntöön yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi 5 päivänä marraskuuta 2015 annetun täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 muuttamisesta kyberturvallisuustoimenpiteiden osalta annetulla komission täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2019/1583³.

6) Koulutusohjelmien kehittämistä ja täytäntöönpanoa koskeva standardi 3.1.8

Alkuperäinen teksti:

3.1.8 Kukin sopimusvaltio varmistaa koulutusohjelmien ja opettajien sertifiointin kehittämisen ja täytäntöönpanon kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman mukaisesti.

Uusi teksti:

3.1.8 Kukin sopimusvaltio varmistaa, että kehitetään ja pannaan täytäntöön koulutusohjelmat ja sertifiointijärjestelmä, jolla varmistetaan, että opettajat ovat päteviä opetettavissa asioissa, kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman mukaisesti.

Ehdotetun muutoksen tarkoituksena on keskittää huomio saavutettavaan turvatasoon eikä vain yksittäiseen menetelmään. Sillä tunnustetaan, että painopisteen olisi oltava sellaisten pätevien asiantuntijoiden koulutuksen tuloksissa, joilla on tiedot ja valmiudet antaa opetusta ja erityisesti tarvittavat tiedot opetettavasta asiasta. Sertifiointissa tai muissa sovellettavissa menetelmissä olisi keskityttävä molempiin elementteihin.

³ EUVL L 246, 26.9.2019, s. 15.

Tämän tarkistuksen periaatteet (*kouluttajien pätevyys opetettavissa asioissa*) ovat osa EU-laajuista lainsäädäntöä, ja ne on vahvistettu asetuksen (EY) N:o 300/2008 liitteessä I olevassa 11 luvussa ja sen täytäntöönpanosäännöissä.

7) Suosituksen 3.1.11 korottaminen standardiksi

Alkuperäinen teksti:

3.1.11 Suositus. - Kunkin sopimusvaltion olisi varmistettava, että kaikkien kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman eri osa-alueiden täytäntöönpanoon osallistuvien tai siitä vastaavien yksiköiden henkilöstö sekä henkilöt, joilla on lupa päästä ilman saattajaa lentokenttäalueille, saavat määrääjain koulutusta turvallisuustietoisuuden alalla.

Uusi teksti:

3.1.11 Kukin sopimusvaltio varmistaa, että kaikkien kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman eri osa-alueiden täytäntöönpanoon osallistuvien tai siitä vastaavien yksiköiden henkilöstö sekä henkilöt, joilla on lupa päästä ilman saattajaa lentokenttäalueille, saavat perus- ja määräaikaiskoulutusta turvatietoisuuden alalla.

Suositus 3.1.11 on korotettu standardin tasolle, joten se on oikeudellisesti sitova. Kukin sopimusvaltio varmistaa, että kaikkien kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman eri osa-alueiden täytäntöönpanoon osallistuvien tai siitä vastaavien yksiköiden henkilöstö sekä henkilöt, joilla on lupa päästä ilman saattajaa lentokenttäalueille, saavat määrääjain perus- ja jatkokoulutusta turvatietoisuuden alalla. Tällä ehdotuksella tunnustetaan turvatietoisuuskoulutuksen merkitys ja samalla korostetaan sekä perus- että määräaikaiskoulutuksen tarvetta turvatietoisuuden alalla.

Perus- ja määräaikaiskoulutuksen velvoitteet sisältyvät ilmailun turvaamista koskevaan EU-lainsäädäntöön eli komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 liitteessä olevaan 11.4.1 ja 11.4.3 kohtaan.

8) 3.4 Laadunvarmistus ja pätevydet

Alkuperäinen teksti:

3.4.1 Kukin sopimusvaltio varmistaa, että turvavalvontaa suorittaville henkilöille tehdään taustan tarkistus ja heidät valitaan valintamenettelyillä.

Uusi teksti:

3.4.1 Kukin sopimusvaltio varmistaa, että

a) turvavalvontaa suorittaville henkilöille sekä henkilöille, joilla on pääsy turvavalvotuille alueille ilman saattajaa, ja henkilöille, joilla on pääsy arkaluonteisiin ilmailun turvaamista koskeviin tietoihin, tehdään taustan tarkistus ennen näiden tehtävien aloittamista tai pääsyä tällaisille alueille tai tällaisiin tietoihin;

b) tällaisiin henkilöihin kohdistetaan toistuvia taustan tarkistuksia toimivaltaisen viranomaisen määrittämin väliajoin; ja

c) henkilöiltä, jotka todetaan mahdollisen taustan tarkistuksen perusteella soveltumattomiksi, evätään välittömästi oikeus suorittaa turvavalvontaa, päästä turvavalvotuille alueille ilman saattajaa tai tutustua arkaluonteisiin ilmailun turvaamista koskeviin tietoihin.

Tällä ehdotuksella pyritään selventämään, kenelle olisi tehtävä taustan tarkistus, milloin taustan tarkistuksia olisi tehtävä ja mitä olisi tapahduttava, jos henkilö on taustan tarkistuksen perusteella todettu soveltumattomaksi. Nyt standardissa määrätään erityisesti toistuvista taustan tarkistuksista ja toimenpiteistä, jotka on toteutettava, jos henkilön todetaan taustan tarkistuksen perusteella olevan soveltumaton kyseisiin tehtäviin. On huomattava, että 3.4.2 kohtaan on sisällytetty maininta valintamenettelyistä.

Kaikki nämä periaatteet sisältyvät jo ilmailun turvaamista koskevaan EU:n lainsäädäntöön, erityisesti komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998, sellaisena kuin se on muutettuna 23 päivänä tammikuuta 2019 annetulla asetuksella (EY) N:o 2019/103, liitteessä olevaan 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1 ja 11.5.1 kohtaan sekä 11.6.3.5 kohdan a alakohtaan.

Tämä ehdotus täydentää standardin 3.4.1 tarkistusta. Alkuperäiseen 3.4.1 standardiin sisältyi viittauksia sekä taustan tarkistuksiin että valintamenettelyihin. Koska standardia 3.4.1 koskevaan ehdotukseen sisältyy nyt muitakin tekijöitä, jotka koskevat taustan tarkistusten laajuutta ja säännöllisyyttä, tässä ehdotuksessa lisätään maininta valintamenettelyistä.

Turvavalvontaa ja siihen liittyviä tehtäviä suorittavan henkilöstön valintaperusteet sisältyvät ilmailun turvaamista koskevaan EU-lainsäädäntöön eli komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 liitteessä olevaan 11.1.6, 11.1.7, ja 11.1.8 kohtaan.

9) Suosituksen 3.4.9 korottaminen standardiksi

Alkuperäinen teksti:

3.4.9 Suositus. — Kunkin sopimusvaltion olisi varmistettava, että jokainen kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman olennaisten osien täytäntöönpanosta vastaava yksikkö varmistaa säännöllisesti, että ulkoisille palveluntarjoajille ulkoistettujen turvatoimenpiteiden täytäntöönpano on yksikön turvaohjelman mukaista.

Uusi teksti:

3.4.9 Kunkin sopimusvaltio varmistaa, että jokainen kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman olennaisten osien täytäntöönpanosta vastaava yksikkö varmistaa säännöllisesti, että ulkoisille palveluntarjoajille ulkoistettujen turvatoimenpiteiden täytäntöönpano on yksikön turvaohjelman mukaista.

Tämä suositus on korotettu oikeudellisesti sitovaksi standardiksi. Tällä ehdotuksella pyritään varmistamaan, että ulkoiset palveluntarjoajat noudattavat valtion ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä, jotta voidaan puuttua ulkoisten palveluntarjoajien mahdollisesti aiheuttamaan sisäpiiriuhkaan.

Asetuksessa (EY) N:o 300/2008 vahvistetun ilmailun turvaamista koskevan EU:n laajuisen politiikan mukaisesti

- Jokaisen jäsenvaltion on laadittava kansallinen siviili-ilmailun turvaohjelma vastuualueiden määrittelemiseksi ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanoa varten sekä toiminnanharjoittajilta ja muilta yksiköiltä vaadittavien toimenpiteiden kuvaamiseksi, sekä sovellettava ja pidettävä yllä tätä ohjelmaa.
- Kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman soveltamisalaan kuuluvien lentoasemien pitäjien, lentoliikenteen harjoittajien ja yksikköjen on laadittava turvaohjelma, sovellettava sitä ja pidettävä sitä yllä kansallisen siviili-ilmailun turvaohjelman määräysten mukaisesti.

- Ohjelmassa on kuvattava menetelmät ja menettelyt, joita lentoaseman pitäjä, lentoliikenteen harjoittaja tai yksikkö toteuttaa noudattaakseen lainsäädäntöä ja itse turvaohjelmaa, sisäinen laadunvalvonta mukaan lukien.
- Ulkoisten palveluntarjoajien toteuttamat turvatoimenpiteet ja -toiminnot kuuluvat sen edellä mainitun lentoaseman pitäjän, lentoliikenteen harjoittajan tai yksikön, jolla on vastuu kyseisistä toimenpiteistä ja toimista, turvaohjelmaan, ellei ulkoinen palveluntarjoaja itse ole tarjoamiensa toimintojen osalta säännelty tai hyväksytty yksikkö, jolloin sen on laadittava oma turvaohjelma.

Standardi sisältyy EU-lainsäädäntöön eli asetuksen (EY) N:o 300/2008 10 artiklan 1 kohtaan, 12 artiklan 1 kohtaan, 13 artiklan 1 kohtaan ja 14 artiklan 1 kohtaan sekä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 liitteessä olevaan 1.0.1, 3.0.1, 4.0.1, 5.0.1, 6.0.1, 7.0, 8.0.1, 9.0.1, 11.0.1 ja 12.0.1 kohtaan. Lisäsäännöksiä annetaan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 liitteessä olevassa 6.3.1.1 kohdassa, 6.3.1.2 kohdan a alakohdassa, 6.4.1.2 kohdassa, 6.6.1.1 kohdan c alakohdassa, 6.8.5.1 kohdan a alakohdassa, 6-E kohdassa, 8.1.3.2 kohdan a alakohdassa, 8.1.4.1, 8.1.4.2, 8.1.4.3, 8.1.4.5, 8.1.4.6, 8.1.5.2, 9.1.3.1, 9.1.3.2, 9.1.3.3, 9.1.3.5, 9.1.3.6 ja 9.1.4.2 kohdassa.

10) Suosituksen 4.1.2 korottaminen standardiksi

Alkuperäinen teksti:

4.1.2 Suositus. Kunkin sopimusvaltion olisi edistettävä satunnaisten ja ennalta ilmoittamattomien turvatoimenpiteiden käyttöä. Ennalta ilmoittamattomuus voi osaltaan vaikuttaa turvatoimien varoittaviin vaikutuksiin.

Uusi teksti:

4.1.2 Kukin sopimusvaltio varmistaa tarvittaessa satunnaisuuden ja ennalta ilmoittamattomuuden turvatoimenpiteiden toteuttamisessa.

Satunnaisuutta ja ennalta ilmoittamattomuutta koskeva suositus 4.1.2 on korotettu oikeudellisesti sitovaksi standardiksi. Uuden standardin 4.1.2 mukainen turvatavoite, joka tähtää tehokkaampaan sisäpiiriuhkien torjuntaan, on Euroopan unionin politiikan mukainen seuraavilla aloilla:

- muiden henkilöiden kuin matkustajien ja näiden henkilöiden mukana olevien tavaroiden turvatarkastus;
- ajoneuvojen turvatarkastus;
- valvonta ja kiertovartiointi sekä maaliikennealueella että lentokenttäalueella / turvavalvotulla alueella ja niihin liittyvät toimenpiteet;
- tavaroiden turvatarkastus.

Tämä periaate on otettu huomioon EU-lainsäädännössä, erityisesti komission täytäntöönpanopäätöksen C (2015) 8005 liitteessä olevassa 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 ja 9.1.5 kohdassa.

11) 4.2.3 Kulunvalvontaan liittyvät toimenpiteet

Alkuperäinen teksti:

4.2.3 Kukin sopimusvaltio varmistaa, että perustetaan henkilöiden ja ajoneuvojen tunnistusjärjestelmät, jotta voidaan estää luvaton pääsy lentokenttäalueille ja turvavalvotuille alueille. Tunnistus on tehtävä nimetyissä tarkastuspisteissä ennen pääsyn sallimista lentokenttäalueille ja turvavalvotuille alueille.

Uusi teksti:

4.2.3 Kukin sopimusvaltio varmistaa, että perustetaan ja pannaan täytäntöön henkilöiden ja ajoneuvojen tunnistusjärjestelmät, jotta voidaan estää luvaton pääsy lentokenttäalueille ja turvavalvotuille alueille. Pääsy on myönnettävä ainoastaan niille, joilla on operatiivinen tarve tai muu oikeutettu syy olla läsnä. Tunnistus ja luvan antaminen on tehtävä nimetyissä tarkastuspisteissä ennen pääsyn sallimista lentokenttäalueille ja turvavalvotuille alueille.

Kulunvalvontaan liittyviä toimenpiteitä koskevan standardin 4.2.3 tarkoituksena on vahvistaa toimenpiteitä, jotka liittyvät kulunvalvontaan turvavalvotuilla alueilla, ottamalla käyttöön rajoitus, joka sallii pääsyn vain niille, joilla on operatiivinen tarve tai muu oikeutettu syy olla läsnä. Lisäksi, todentamista tarkastuspisteissä laajennetaan siten, että se käsittää tunnistuksen lisäksi pääsylvuan antamisen.

EU-lainsäädännön mukaan henkilöiden ja ajoneuvojen pääsy turvavalvotuille alueille voidaan myöntää vain, jos niillä on siihen perustellut syyt. Lentoaseman henkilökortit on tarkastettava ennen kuin henkilölle myönnetään pääsy, jotta varmistetaan, että kortti on voimassa ja vastaa sen haltijaa. Ajoneuvolupa on tarkastettava ennen kuin ajoneuvolle myönnetään pääsy, jotta varmistetaan, että lupa on voimassa ja vastaa kyseistä ajoneuvoa. EU-lainsäädännössä tämä on otettu huomioon komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 liitteessä olevassa 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6 ja 1.2.6.1 kohdassa.

- 12) Standardi 4.2.6 (muiden henkilöiden kuin matkustajien 100-prosenttinen turvatarkastus)

Alkuperäinen teksti:

4.2.6 Kukin sopimusvaltio vahvistaa toimenpiteet sen varmistamiseksi, että muut henkilöt kuin matkustajat ja näiden mukana olevat tavarat turvatarkastetaan ennen pääsyä kansainvälistä siviili-ilmailua palvelevan lentoaseman turvavalvotuille alueille.

Uusi teksti:

4.2.6 Kukin sopimusvaltio vahvistaa toimenpiteet sen varmistamiseksi, että muut henkilöt kuin matkustajat ja näiden mukana olevat tavarat turvatarkastetaan ennen pääsyä lentoaseman turvavalvotuille alueille.

Tämän ehdotuksen tarkoituksena on poistaa mahdolliset monitulkintaisuudet ja tehdä selväksi, että kaikki muut henkilöt kuin matkustajat on turvatarkastettava ennen turvavalvotulle alueelle saapumista, jotta voidaan puuttua sisäpiiriuhkaan.

EU-lainsäädäntö on täysin standardin 4.2.6 uuden sanamuodon mukainen sekä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 liitteessä olevan 1.3 kohdan että komission täytäntöönpanopäätöksen C (2015) 8005 osalta.

- 13) Räjähdeiden havaitsemista koskeva uusi standardi 4.2.6 *bis*

Kohdan 4.2.6 jälkeen lisätään uusi teksti seuraavasti:

4.2.6 *bis* Kukin sopimusvaltio varmistaa sellaisten asianmukaisten turvatarkastusmenetelmien käytön, joilla voidaan havaita muiden henkilöiden kuin matkustajien mukanaan tai tavaroissaan kuljettamat räjähteet. Jos näitä menetelmiä ei käytetä jatkuvasti, niitä on käytettävä ennalta ilmoittamatta.

Tällä ehdotuksella tunnustetaan, että sisäpiiriuhkien torjuminen edellyttää tasapainoista ja koordinoitua lähestymistapaa taustan tarkistuksen menetelmien ja fyysisten turvatoimien välillä, ja siinä käsitellään tarvetta soveltaa asianmukaisia turvatarkastusmenetelmiä, joilla voidaan havaita räjähteet myös muilla henkilöillä kuin matkustajilla.

EU-lainsäädännössä edellytetään, että tietty osuus muista henkilöistä kuin matkustajista ja näiden mukana olevista tavaroista tarkastetaan jatkuvasti ylimääräisillä satunnaistarkastuksilla ja ennalta ilmoittamattomilla tarkastuksilla riippumatta siitä, antavatko nämä syytä huoleen. Lisätarkastusten turvatavoite on räjähteiden havaitseminen. Tällaiset tarkastukset on tehtävä käyttäen keinoja ja menetelmiä, jotka ovat omiaan tunnistamaan räjähteet (räjähdekoirat, räjähdysainejäämäilmaisimet, kengissä olevien räjähteiden ilmaisimet ja turvaskannerit) tai vaihtoehtoisesti käsin. Henkilöiden ja mukana kuljetettavien tavaroiden käsin tehtävään tarkastukseen EU:ssa nykyisin vaadittavaa menetelmää pidetään riittävän hyvänä havaitsemaan kehoon ja kuljetettaviin tavaroihin kätkeytyt räjähteet. Lisäksi käsin tehtävä tarkastus lisää todennäköisyyttä havaita muita kiellettyjä esineitä (muuta kuin räjähteitä), joita ei ole valmistettu metallista. Tämä on saatettu osaksi EU-lainsäädäntöä komission täytäntöönpanopäätöksen C (2015) 8005 liitteessä olevalla 1.3 kohdalla.

14) Standardi 4.6.5 – viittaus tunnettuun lähettäjään turvatussa toimitusketjussa

Alkuperäinen teksti:

4.6.5 Kukin sopimusvaltio varmistaa, että toiminnanharjoittajat eivät ota rahtia tai postia kuljetettavaksi kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa ilma-aluksella, jollei turvatarkastusten tai muiden turvalvontatoimenpiteiden soveltamista ole vahvistettu ja niistä ole vastannut valvottu edustaja tai yksikkö, jonka asianomainen viranomainen on hyväksynyt. Rahti ja posti, joiden ei voida osoittaa tulevan valvotulta edustajalta tai asianomaisen viranomaisen hyväksymältä yksiköltä, on turvatarkastettava.

Uusi teksti:

4.6.5 Kukin sopimusvaltio varmistaa, että toiminnanharjoittajat eivät ota rahtia tai postia kuljetettavaksi kaupallisessa ilmakuljetustoiminnassa ilma-aluksella, jollei turvatarkastusten tai muiden turvalvontatoimenpiteiden soveltamista ole vahvistettu ja niistä ole vastannut valvottu edustaja, tunnettu lähettäjä tai yksikkö, jonka asianomainen viranomainen on hyväksynyt. Rahti ja posti, joiden ei voida osoittaa tulevan valvotulta edustajalta tai asianomaisen viranomaisen hyväksymältä yksiköltä, on turvatarkastettava.

Tällä ehdotuksella on tarkoitus yhdenmukaistaa tämä standardi standardin 4.6.2 kanssa ja varmistaa, että kummassakin standardissa viitataan selvästi tunnettuihin lähettäjiin yksikkönä turvatussa toimitusketjussa.

EU-lainsäädäntö on täysin standardin 4.6.5 uuden sanamuodon mukainen asetuksen (EY) N:o 300/2008 liitteessä olevan 6.1.1 kohdan ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 liitteessä olevan 6.1.1 kohdan osalta.

3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

Suunnitellun säädöksen kohde koskee alaa, jolla unionilla on yksinomainen ulkoinen toimivalta SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan viimeisen lauseenosan nojalla, koska se voi ”vaikuttaa yhteisiin sääntöihin tai muuttaa niiden ulottuvuutta”. Yhteisillä säännöillä tässä yhteydessä tarkoitetaan ilmailun turvaamista koskevaa EU:n oikeudellista kehystä, johon viitataan jäljempänä. Sen vuoksi on tarpeen vahvistaa unionin kanta.

Tältä osin on olennaisen tärkeää tunnustaa, että liitteen 17 muutos 17, sellaisena kuin se on esitetty ICAOn sopimusvaltioille ja toimitettu ICAOn neuvoston hyväksyttäväksi sen 218. istunnossa, on (jo) otettu täysin huomioon ilmailun turvaamista koskevassa EU-lainsäädännössä. On kuitenkin toivottavaa, että näitä vahvistettuja standardeja sovelletaan maailmanlaajuisesti.

Unionin kanta on määritettävä ilmailun turvaamista koskevan sovellettavan EU:n oikeudellisen kehityksen eli yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä ja asetuksen (EY) N:o 300/2008 kumoamisesta 11 päivänä maaliskuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2320/2002 sekä yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi 5 päivänä marraskuuta 2015 annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 mukaisesti.

3.1. Menettelyllinen oikeusperusta

3.1.1. Periaatteet

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä ”sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita”.

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovelletaan riippumatta siitä, onko unioni kyseisen elimen jäsen tai kyseisen sopimuksen osapuoli⁴.

Ilmaisu ”säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia” käsittää myös sellaiset säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Se kattaa myös välineet, joilla ei ole sitovaa vaikutusta kansainvälisen oikeuden nojalla mutta jotka ”voivat vaikuttaa ratkaisevasti sen säännösten sisältöön, jonka unionin lainsäätävä antaa”⁵.

3.1.2. Soveltaminen tässä asiassa

ICAO on sopimuksella perustettu elin; se on perustettu Chicagon yleissopimuksella.

Chicagon yleissopimuksen liitteen 17 tuleva muutos on säädös, jolla on oikeusvaikutuksia.

Sen vuoksi päätösehdotuksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

3.2. Aineellinen oikeusperusta

3.2.1. Periaatteet

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee.

3.2.2. Soveltaminen tässä asiassa

Suunniteltuun säädökseen sisältyy ilmailun turvaamista koskevan politiikan alan tavoitteita ja osatekijöitä. Ne on hyväksynyt kansainvälinen järjestö, jolla on vaikutusta ilmailun turvaamista koskevaan EU:n politiikkaan.

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen aineellinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta.

⁴ Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

⁵ Unionin tuomioistuimen tuomio, 7. lokakuuta 2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 kohta.

3.3. Pöätelmä

Ehdotetun päätöksen oikeusperustana tulisi olla SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta yhdessä SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

**kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettavasta
kannasta kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteen 17 (Security)
tarkistamiseen (muutos 17)**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimus, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', jonka tavoitteena on säännellä kansainvälistä lentoliikennettä, tuli voimaan 4 päivänä huhtikuuta 1947. Sillä perustettiin kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO).
- (2) Unionin jäsenvaltiot ovat Chicagon yleissopimuksen sopimusvaltioita ja ICAOn jäseniä, ja unionilla on tarkkailijan asema tietyissä ICAOn elimissä, myös yleiskokouksessa ja muissa teknisissä elimissä.
- (3) Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan 1 kohdan mukaan ICAOn neuvosto voi hyväksyä kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja.
- (4) ICAO ilmoitti 4 päivänä heinäkuuta 2019 valtioille osoitetulla kirjeellä AS8/2.1-19/48 sopimusvaltioille, että liitteeseen 17 ehdotettu muutos 17 esitetään neuvostolle hyväksyttäväksi sen 218. istunnossa (18 päivästä 29 päivään marraskuuta 2019) ja että sitä aletaan soveltaa heinäkuussa 2020. Siihen sisältyy muun muassa uusia ja/tai tarkistettuja määräyksiä seuraavista: haavoittuvuusarvioinnit; tietojen jakaminen valtioiden ja sidosryhmien kesken; koulutusohjelmat ja sertifiointijärjestelmät; kulunvalvonta; henkilöstön turvatarkastukset; ja muita toimituksellisia tarkistuksia. Edellä mainitulla valtioille osoitetulla kirjeellä ICAO käynnisti kuulemisvaiheen, joka päättyy 4 päivänä lokakuuta 2019.
- (5) Liitteeseen 17 tehtävät muutokset on valmistellut ilmailun turvaamista käsittelevä ICAOn paneeli, jonka aktiivisina jäseninä on asiantuntijoita kahdeksasta EU:n jäsenvaltiosta, ja ne toimitettiin hyväksyttäväksi ICAOn neuvoston 217. istuntoon. ICAOn neuvosto hyväksyy todennäköisesti nämä muutokset kuulemisen jälkeen 218. istunnossaan.
- (6) Kun muutokset on hyväksytty, ne sitovat kaikkia ICAOn jäseninä olevia valtioita, myös kaikkia EU:n jäsenvaltioita, Chicagon yleissopimuksen mukaisesti ja sen määrittämissä rajoissa. Jos sopimusvaltiot aikovat poiketa standardista, niiden on Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan ilmoitettava siitä ICAOlle eroavaisuuksien ilmoittamista koskevan mekanismin mukaisesti,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä unionin puolesta otettava kanta Chicagon yleissopimuksen liitteen 17 (Security) tarkistukseen 17 esitetään tämän päätöksen liitteessä.

2 artikla

Edellä 1 artiklassa tarkoitetun kannan esittävät yhdessä toimien ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat jäseniä ICAOn neuvostossa.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*