EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2019.10.31.
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 17. függelékének („Biztonság”) felülvizsgálata (17. módosítás) vonatkozásában képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

Ez a javaslat a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (Chicagói Egyezmény) 17. függelékének („Biztonság”) egyes szabványok és ajánlott gyakorlatok tekintetében javasolt, 17. módosításának tervezett elfogadásával kapcsolatban a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezeten belül az Európai Unió által képviselendő álláspont meghatározásáról szóló határozatra vonatkozik.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény („Chicagói Egyezmény”)

A Chicagói Egyezmény célja a nemzetközi légi közlekedés szabályozása. Az egyezmény 1947. április 4-jén lépett hatályba, és létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO).

A Chicagói Egyezménynek valamennyi uniós tagállam részes fele.

2.2. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet („ICAO”)

Az ICAO az Egyesült Nemzetek szakosított intézménye. Az ICAO célja, hogy fejlessze a nemzetközi repülés elveit és műszaki színvonalát, valamint elősegítse a nemzetközi légi közlekedés tervezését és fejlesztését.

Az ICAO Tanács az ICAO állandó szerve, amely az ICAO Közgyűlése által három éves időszakra választott 36 szerződő államból áll. A 2016–2019-es időszakban hét uniós tagállam képviseltette magát az ICAO Tanácsban.

Az ICAO Tanácsnak a Chicagói Egyezmény 54. cikkében felsorolt kötelező feladatai közé tartozik a Chicagói Egyezmény mellékleteit képező nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP-ok) elfogadása.

Az ICAO Tanácsa továbbá összehívja a Közgyűlést, az ICAO szuverén testületét. A Közgyűlés legalább háromévente ülésezik, és meghatározza az ICAO politikai irányvonalát a következő hároméves időszakra. Az ICAO Közgyűlésének 40. ülésszakára 2019. szeptember 24. és október 4. között került sor Montrealban, Kanadában.

2.3. Az ICAO tervezett jogi aktusa

A Chicagói Egyezmény 54. cikkének (l) pontjával összhangban az ICAO Tanácsa szabványokat és ajánlott gyakorlatokat fogad el. A biztonságról szóló 17. függeléket módosító szabványok és ajánlott gyakorlatok több cikk módosítására és javítására irányulnak, és több ajánlott gyakorlatot minősítenek át szabvánnyá.

Az ICAO 2019. július 4-én az AS8/2.1-19/48 sz. körlevél útján tájékoztatta szerződő államait arról, hogy a 17. függelék 17. módosítására irányuló javaslatot az ICAO Tanács 218. (2019. november 18–29-i) ülésszakán fogják elfogadás céljából előterjeszteni, és a módosítás a tervek szerint 2020 júliusától lenne alkalmazandó. A módosítás többek között az alábbiakra vonatkozó új és/vagy felülvizsgált rendelkezésekre terjed ki: sebezhetőségi értékelések; az államok és az érdekelt felek közötti információmegosztás; képzési programok és tanúsítási rendszerek; a belépés ellenőrzése; a személyzet átvizsgálása; egyéb szerkesztési módosítások. A fent említett körlevéllel az ICAO elindította a 2019. október 4-ig tartó konzultációs szakaszt is.

A 17. függelék módosításait az ICAO légiközlekedés-védelmi csoportja készítette elő, amelynek nyolc tagállami szakértő is aktív tagja (Belgium, az Egyesült Királyság, Franciaország, Görögország, Hollandia, Németország, Olaszország és Spanyolország képviseletében). A javasolt módosításokat az ICAO Tanács 217. ülésszakán nyújtották be jóváhagyásra. E változtatásokat a konzultációt követően az ICAO Tanács 218. ülésszakán minden valószínűség szerint jóvá fogják hagyni.

Elfogadásuk után a tervezett változások az ICAO valamennyi államára nézve kötelezőek lesznek, beleértve az összes uniós tagállamot is, a Chicagói Egyezményben meghatározott feltételek között. A Chicagói Egyezmény 38. cikke előírja a szerződő államok számára, hogy valamely szabványtól való eltérés esetén értesítsék az ICAO-t a különbségek bejelentését célzó eljárás keretében.

2.4. Az uniós jogi keret és a 17. függelék javasolt módosításai

1. A védelmi háttérellenőrzés fogalommeghatározásának módosítása

Eredeti szöveg:

Védelmi háttérellenőrzés Egy személy személyazonosságának és korábbi tapasztalatainak vizsgálatát jelenti, ideértve – ha ez jogilag lehetséges – bűnügyi előéletének ellenőrzését is a védelmi ellenőrzésre való alkalmasság és/vagy a szigorított védelmi területekre kíséret nélküli belépésre való jogosultság megállapításának részeként.

Új szöveg:

Védelmi háttérellenőrzés Egy személy személyazonosságának és korábbi tapasztalatainak vizsgálatát jelenti, ideértve bűnügyi előéletének és bármely biztonsággal kapcsolatos egyéb információ ellenőrzését is, amely a nemzeti jogszabályokkal összhangban a személy alkalmasságának megállapítása érdekében releváns.

Ez a javaslat arra az igényre reagál, hogy a védelmi háttérellenőrzésnek részeként vegyék figyelembe az összes biztonsági vonatkozású releváns információt. Az uniós védelmi háttérellenőrzési rendszert az (EU) 2015/1998 végrehajtási rendeletnek bizonyos egyedi légiközlekedés-védelmi intézkedések egyértelműsítése, harmonizálása, egyszerűsítése és megerősítése tekintetében történő módosításáról szóló, 2019. január 23-i (EU) 2019/103 bizottsági végrehajtási rendelet[1] mellékletének 11.1.3. pontja révén erősítették meg.

2. Magas kockázatú áru vagy postai küldemény

Eredeti szöveg:

Magas kockázatú áru vagy postai küldemény Ismeretlen eredetű vagy megbontás jeleit mutató áru vagy postai küldemény akkor minősül magas kockázatúnak, ha az alábbi kritériumok valamelyikének is megfelel:

a) konkrét hírszerzési információk szerint az áru vagy postai küldemény fenyegetést jelent a polgári repülésre; vagy

b) az áru vagy postai küldemény gyanúra okot adó rendellenességet mutat; vagy

c) az áru vagy postai küldemény jellegéből adódóan az alapvető biztonsági intézkedések önmagukban vélhetően nem alkalmasak a légi járművet veszélyeztető tiltott tárgyak felderítésére.

Új szöveg:

[1] HL L 21., 2019.1.24.

Magas kockázatú áru vagy postai küldemény Áru vagy postai küldemény akkor minősül magas kockázatúnak, ha:

a) konkrét hírszerzési információk szerint az áru vagy postai küldemény fenyegetést jelent a polgári repülésre; vagy

b) az áru vagy postai küldemény olyan rendellenességeket vagy a megbontás jeleit mutatja, amelyek gyanúra adnak okot.

Attól függetlenül, hogy az áru vagy postai küldemény eredete ismert vagy ismeretlen, az adott szállítmányra vonatkozó konkrét állami hírszerzési információk alapján magas kockázatúnak minősíthető.

E javaslat célja, hogy pontosabban határozza meg a magas kockázatú áru vagy postai küldemény fogalmát, továbbá hogy azt összhangba hozza annak európai uniós fogalommeghatározásával.

3. Általános elvek

Eredeti szöveg:

2.1 Célkitűzések

2.1.4 *Ajánlás – A szerződő állam gondoskodjon az érzékeny légiközlekedés-védelmi információk kellő mértékű védeleméről.*

Új szöveg:

2.1 Célkitűzések

2.1.4 A szerződő állam gondoskodik az érzékeny légiközlekedés-védelmi információk kellő mértékű védeleméről.

E javaslat célja biztosítani, hogy megfelelő mechanizmusok álljanak rendelkezésre az érzékeny légiközlekedés-védelmi információk jogosulatlan nyilvánosságra hozatallal vagy hozzáféréssel szembeni védelmére, ideértve a bennfentesek védelmi információkhoz való jogosulatlan hozzáférése jelentette fenyegetést.

Az érzékeny légiközlekedés-védelmi információk védelme (és terjesztése) a tagállamok felelőssége. Az uniós jogszabályokban foglalt nem nyilvános és minősített jogszabályi rendelkezésekről a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. március 11-i 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet[2] 18. cikke, valamint a 2015. március 15-i (EU, Euratom) 2015/444 bizottsági határozat rendelkezik.

4. Nemzetközi együttműködés (2.4.1, 2.4.1 *bis*)

Eredeti szöveg:

2.4 Nemzetközi együttműködés

2.4.1 A szerződő állam gondoskodik róla, hogy egy másik államtól az illető állam üzemeltetőjének egy adott járatára vagy járataira vonatkozó különleges biztonsági intézkedéseket igénylő kérését a gyakorlatilag megvalósítható mértékig teljesítsék. A kérelmező állam figyelembe veszi a másik állam alternatív intézkedéseit, ha azok az általa kérttel azonos szintűek.

Új szöveg:

[2] HL L 97., 2008.4.9., 72. o.

2.4 Nemzetközi együttműködés

2.4.1 Az egy adott járatra vagy járatokra különleges biztonsági intézkedéseket igénylő szerződő állam gondoskodik a megfelelő konzultációról és figyelembe veszi a másik állam alternatív intézkedéseit, ha azok az általa kérttel azonos szintűek.

2.4.1 *bis* A szerződő állam gondoskodik róla, hogy egy másik államtól az illető állam üzemeltetőjének egy adott járatára vagy járataira vonatkozó különleges biztonsági intézkedéseket igénylő kérését a gyakorlatilag megvalósítható mértékig teljesítsék.

A javaslat célja, hogy hangsúlyozza a megfelelő konzultáció jelentőségét abban az esetben, ha egy állam különleges biztonsági intézkedéseket kér egy másik államtól. A meglévő szabványt két külön szabványra osztották annak hangsúlyozása érdekében, hogy a különleges intézkedéseket igénylő államokra és az ilyen kéréseket fogadó államokra külön követelmények vonatkoznak.

A 300/2008/EK rendelet 7. cikke megállapítja, hogy a Bizottságot értesíteni kell a harmadik országok által megkövetelt intézkedésekről, amennyiben azok eltérnek a közös alapkövetelményektől. A konzultációs mechanizmust és az alternatív intézkedések alkalmazását az EU (vagy a tagállam) és a harmadik ország közötti kétoldalú légiközlekedési megállapodás szabályozhatja.

5. A 3.1.4 szabvány az államok és az érdekelt felek közötti információmegosztásról

Eredeti szöveg:

3.1.4 A szerződő állam eljárásokat állapít meg és hajt végre a releváns információknak adott esetben a repülőtér-üzemeltetőivel, légijármű-üzembentartóival, légiforgalmi szolgáltatóival és egyéb érintett jogalanyokkal való gyakorlatias és kellő időben történő megosztására azzal a céllal, hogy e jogalanyok segítséget kapjanak a műveleteikkel kapcsolatosan elvégzendő hatékony biztonsági kockázatértékelésekhez.

Új szöveg:

3.1.4 A szerződő állam eljárásokat állapít meg és hajt végre a releváns információknak az érintett repülőtér-üzemeltetőkkel, légijármű-üzembentartókkal, légiforgalmi szolgáltatókkal és egyéb érintett jogalanyokkal való gyakorlatias és kellő időben történő megosztására azzal a céllal, hogy e jogalanyok segítséget kapjanak a műveleteikkel kapcsolatosan elvégzendő hatékony biztonsági kockázatértékelésekhez.

E javaslat célja a szabvány pontosítása, hogy az államok rugalmasabban tudják meghatározni azokat az érintett üzemeltetőket, akikkel megosztják a műveleteikkel kapcsolatosan elvégzendő hatékony kockázatértékelések elősegítéséhez szükséges információkat.

Ezt a szabványt a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló (EU) 2015/1998 végrehajtási rendeletnek a kiberbiztonsági intézkedések tekintetében történő módosításáról szóló (EU) 2019/1583 bizottsági végrehajtási rendelet[3] foglalta bele az uniós jogba.

6. A 3.1.8 szabvány a képzési programok kidolgozásáról és végrehajtásáról

Eredeti szöveg:

3.1.8 A szerződő állam gondoskodik képzési programok és egy oktatói tanúsítási rendszer nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi program szerinti kidolgozásáról és végrehajtásáról.

[3] [OJ L, 2019.9.26., 15. o.]

Új szöveg:

3.1.8 A szerződő állam gondoskodik képzési programok és egy olyan tanúsítási rendszer kidolgozásáról és végrehajtásáról, amely biztosítja, hogy az oktatók a nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi programnak megfelelő képesítéssel rendelkezzenek az érintett szakterületeken.

A javasolt módosítás célja, hogy egyetlen módszer helyett az elérni kívánt biztonsági eredményre összpontosítson. A módosítás értelmében a szakterületen képesítéssel rendelkező, egyrészt az oktatáshoz szükséges tudással és készségekkel, másrészt az oktatott szakterület alapos ismeretével rendelkező szakértők által nyújtott képzés „eredményeire” kell összpontosítani. A tanúsításnak – vagy az egyéb alkalmazott alternatív módszereknek – mindkét szükséges elemre hangsúlyt kell fektetnie.

Az e módosítás révén érvényesítendő elveket (azaz hogy *a képzését nyújtó oktatóknak képesítéssel kell rendelkezniük az érintett szakterületen*) a 300/2008/EK rendelet I. mellékletének 11. pontja és az ahhoz kapcsolódó végrehajtási szabályok emelik be az uniós jogba.

7. A 3.1.11 ajánlás szabvánnyá minősítése

Eredeti szöveg:

3.1.11 *Ajánlás – A szerződő állam gondoskodjon arról, hogy a nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi program különböző aspektusaiban érintett, illetve azok végrehajtásáért felelős valamennyi jogalany személyzete, valamint azok a személyek, akik jogosultsággal rendelkeznek a légi oldalra való kíséret nélküli belépésre, időszakosan részesüljenek védelmi tudatosságnövelő képzésben.*

Új szöveg:

3.1.11 A szerződő állam gondoskodik arról, hogy a nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi program különböző aspektusaiban érintett, illetve azok végrehajtásáért felelős valamennyi jogalany személyzete, valamint azok a személyek, akik jogosultsággal rendelkeznek a légi oldalra való kíséret nélküli belépésre, részesüljenek egy kezdeti, majd rendszeres időközönként további védelmi tudatosságnövelő képzésben.

A 3.1.11 ajánlást szabvánnyá minősítették át, így jogilag kötelező erejűvé válik. A szerződő állam gondoskodik arról, hogy a nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi program különböző aspektusaiban érintett, illetve azok végrehajtásáért felelős valamennyi jogalany személyzete, valamint azok a személyek, akik jogosultsággal rendelkeznek a légi oldalra való kíséret nélküli belépésre, részesüljenek időszakos, kezdeti, majd rendszeres időközönként további védelmi tudatosságnövelő képzésben. E javaslat amellett, hogy kiemeli a védelmi tudatosságnövelő képzés jelentőségét, felhívja a figyelmet mind a kezdeti, mind a rendszeres időközönként nyújtott védelmi tudatosságnövelő képzés szükségességére.

A kezdeti és a rendszeres időközönként nyújtott képzésre vonatkozó kötelezettségeket az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének 11.4.1. és 11.4.3. pontja emelte be az uniós szintű légiközlekedés-védelmi jogszabályokba.

8. 3.4 Minőség-ellenőrzés és képesítések

Eredeti szöveg:

3.4.1 A szerződő állam gondoskodik arról, hogy a védelmi ellenőrzéseket végrehajtó személyeket védelmi háttérellenőrzésnek és kiválasztási eljárásnak vessék alá.

Új szöveg:

3.4.1 A szerződő állam gondoskodik arról, hogy:

a) a védelmi ellenőrzéseket végrehajtó, a szigorított védelmi területre kíséret nélküli belépésre való jogosultsággal rendelkező, valamint az érzékeny légiközlekedés-védelmi információkhoz hozzáféréssel rendelkező személyeket védelmi háttérellenőrzésnek vessék alá szolgálatuk megkezdése, az említett területekre való belépésük, illetve az említett információkhoz való hozzáférésük előtt;

b) az említett személyeket az illetékes hatóság által meghatározottak szerinti rendszeres időközönként védelmi háttérellenőrzésnek vessék alá; valamint

c) a valamely védelmi háttérellenőrzés során alkalmatlannak minősített személyektől haladéktalanul vonják vissza a védelmi ellenőrzések végrehajtására, a szigorított védelmi területre kíséret nélküli belépésre, illetve az érzékeny légiközlekedés-védelmi információkhoz való hozzáférésre való jogosultságukat.

E javaslat célja, hogy pontosítsa, mely személyek esetében kell védelmi háttérellenőrzést végezni, a védelmi háttérellenőrzéseket milyen időközönként kell elvégezni, és mi a teendő, ha egy védelmi háttérellenőrzés során valaki alkalmatlannak minősül. Konkrétabban, a szabvány mostantól rendszeres időközönként végzendő védelmi háttérellenőrzéseket ír elő, és meghatározza a szükséges lépéseket, ha a védelmi háttérellenőrzés eredményeképpen egy személy adott feladatainak ellátására alkalmatlannak minősül. A „kiválasztási eljárásokra” való hivatkozás átkerült a 3.4.2 szabványba.

A 2019. január 23-i (EU) 2019/103 rendelettel módosított (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének 1.2.3.3., 1.2.3.5., 11.1., 11.5.1. és 11.6.3.5. a) pontja már az összes vonatkozó elvet beemelte az uniós szintű légiközlekedés-védelmi jogszabályokba.

Ez a javaslat a 3.4.1 szabvány módosítását egészíti ki. Az eredeti 3.4.1 szabvány mind a védelmi háttérellenőrzésekre, mind a kiválasztási eljárásokra való hivatkozásokat tartalmazta. Mivel a 3.4.1 szabványra irányuló javaslat a védelmi háttérellenőrzések hatályával és ütemezésével kapcsolatosan már tartalmaz további elemeket, ez a javaslat a kiválasztási eljárások integrálására irányul.

A védelmi ellenőrzéseket és kapcsolódó feladatokat végrehajtó személyzetre vonatkozó kiválasztási kritériumokat az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének 11.1.6. 11.1.7. és 11.1.8. pontja emelte be az uniós szintű légiközlekedés-védelmi jogszabályokba.

9. A 3.4.9 ajánlás szabvánnyá minősítése

Eredeti szöveg:

3.4.9 Ajánlás – A szerződő állam gondoskodjon arról, hogy a nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi program vonatkozó elemeinek végrehajtásáért felelős valamennyi jogalany rendszeres időközönként ellenőrizze, hogy a külső szolgáltatóknak kiszervezett biztonsági intézkedések végrehajtása megfelel-e a jogalany védelmi programjának.

Új szöveg:

3.4.9 A szerződő állam gondoskodik arról, hogy a nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi program vonatkozó elemeinek végrehajtásáért felelős valamennyi jogalany rendszeres időközönként ellenőrizze, hogy a külső szolgáltatóknak kiszervezett biztonsági intézkedések végrehajtása megfelel-e a jogalany védelmi programjának.

Ezt az ajánlást jogilag kötelező erejű szabvánnyá minősítették át. A javaslat azt hivatott biztosítani, hogy a külső szolgáltatók megfeleljenek az állami légiközlekedés-védelmi rendelkezéseknek, és megfelelően kezelni lehessen a külső szolgáltatóktól esetlegesen eredő, bennfentesek jelentette fenyegetést.

Az uniós szintű légiközlekedés-védelmi jogszabályokkal összhangban, a 300/2008/EK rendeletben foglaltaknak megfelelően:

– valamennyi tagállamnak ki kell dolgoznia, alkalmaznia kell és fenn kell tartania egy, a polgári légi közlekedés védelmét szolgáló nemzeti programot, amely meghatározza a közös alapkövetelmények végrehajtásával kapcsolatos hatásköröket és megállapítja az üzemeltetők és más jogalanyok részéről e célból szükséges intézkedéseket.

– A nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi program hatálya alá tartozó üzemeltetők, légitársaságok és jogalanyok kötelesek védelmi programot kidolgozni, alkalmazni és fenntartani az abban leírt rendelkezéseknek megfelelően.

– A program meghatározza azokat a módszereket és eljárásokat, amelyeket az üzemeltetőnek, légitársaságnak vagy jogalanynak követnie kell ahhoz, hogy megfeleljen a vonatkozó jogszabályoknak és magának a védelmi programnak, ideértve a belső minőségbiztosítást is.

– A fent említett üzemeltető, légitársaság vagy jogalany védelmi programjának ki kell terjednie a külső szolgáltatók által végrehajtott védelmi intézkedésekre és műveletekre, amelyekért az üzemeltető, légitársaság vagy jogalany tartozik felelősséggel, kivéve azokat az eseteket, amikor a szolgáltató az általa nyújtott szolgáltatások tekintetében maga is szabályozott vagy jóváhagyott jogalany, következésképpen saját kidolgozott védelmi programmal rendelkezik.

Ezt a szabványt a 300/2008/EK rendelet 10. cikke (1) bekezdése, 12. cikke (1) bekezdése, 13. cikke (1) bekezdése és 14. cikke (1) bekezdése, valamint az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének 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. és 12.0.1. pontja emelte be az uniós szintű légiközlekedés-védelmi jogszabályokba. Az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének 6.3.1.1., 6.3.1.2. a), 6.4.1.2., 6.6.1.1. c), 6.8.5.1. a), 8.1.3.2. a), 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. és 9.1.4.2. pontja, valamint 6-E. függeléke további vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz.

10. A 4.1.2 ajánlás szabvánnyá minősítése

Eredeti szöveg:

4.1.2 *Ajánlás A szerződő állam mozdítsa elő a véletlenszerű és előre nem kiszámítható biztonsági intézkedések alkalmazását. Az előre nem kiszámítható intézkedések hozzájárulhatnak a biztonsági intézkedések visszatartó erejéhez.*

Új szöveg:

4.1.2 A szerződő állam a biztonsági intézkedések végrehajtása során adott esetben gondoskodik azok véletlenszerű és előre nem kiszámítható jellegéről.

A véletlenszerű és előre nem kiszámítható intézkedések alkalmazásával kapcsolatos 4.1.2 ajánlást jogilag kötelező erejű szabvánnyá minősítették át. Az új 4.1.2 szabvány biztonsági

célkitűzése, amely fokozni hivatott a bennfentesek jelentette fenyegetésből adódó károk csökkentését, az alábbi területek tekintetében összhangban áll az uniós szakpolitikával:

– az utasoktól különböző személyek és személyes tárgyaik átvizsgálása;

– a járművek átvizsgálása;

– megfigyelés és őrjárat a földi oldalon, a légi oldalon és a szigorított védelmi területeken, valamint a kapcsolódó intézkedések;

– az ellátmány átvizsgálása.

Ezt az elvet a C(2015) 8005 bizottsági végrehajtási határozat mellékletének 1.3.1., 1.4.1., 1.4.2., 8.1.6. és 9.1.5. pontja emelte be az uniós szintű jogszabályokba.

11. 4.2.3 A belépés ellenőrzésére vonatkozó intézkedések

Eredeti szöveg:

4.2.3 A szerződő állam gondoskodik arról, hogy a személyek és járművek tekintetében azonosító rendszereket hozzanak létre annak érdekében, hogy megakadályozzák az illetéktelenek belépését a légi oldalra és a szigorított védelmi területekre. A légi oldalra és a szigorított védelmi területekre történő belépés engedélyezése előtt a személyazonosságot ellenőrizni kell a kijelölt ellenőrző pontoknál.

Új szöveg:

4.2.3 A szerződő állam gondoskodik arról, hogy a személyek és járművek tekintetében azonosító rendszereket hozzanak létre és alkalmazzanak annak érdekében, hogy megakadályozzák az illetéktelenek belépését a légi oldalra és a szigorított védelmi területekre. Belépés csak akkor engedélyezhető, ha arra üzemeltetési szempontból szükség van, vagy az ott-tartózkodás indokolt. A légi oldalra és a szigorított védelmi területekre történő belépés engedélyezése előtt a személyazonosságot és a jogosultságot ellenőrizni kell a kijelölt ellenőrző pontoknál.

A 4.2.3 „A belépés ellenőrzésére vonatkozó intézkedések” szabvány célja, hogy korlátozás bevezetése révén megerősítse a szigorított védelmi területekre való belépés ellenőrzésével kapcsolatos intézkedéseket, csak azoknak a személyeknek engedélyezve a belépést, akiknek az ott-tartózkodása üzemeltetési vagy egyéb indokolt szempontból szükséges, továbbá a belépési pontokon végzett ellenőrzések körét kiterjeszti a személyazonosságon kívül a jogosultságra is.

Az uniós szintű jogszabályoknak megfelelően a szigorított védelmi területekre csak akkor engedélyezhető egy adott személy vagy jármű belépése, ha ott-tartózkodása indokolt. A belépés engedélyezése előtt a repülőtéri azonosító kártyát ellenőrizni kell annak érdekében, hogy meg lehessen bizonyosodni annak érvényességéről, valamint használata jogosultságáról. Járművek behajtásának engedélyezése előtt a behajtási engedélyt ellenőrizni kell annak érdekében, hogy meg lehessen bizonyosodni annak érvényességéről és használata jogosultságáról. Ezt az elvet az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének 1.2.2.1., 1.2.2.4., 1.2.2.5., 1.2.2.6. és 1.2.6.1. pontja emelte be az uniós szintű jogszabályokba.

12. A 4.2.6 szabvány („Az utasoktól különböző személyek teljes körű (100 %-os) átvizsgálása”)

Eredeti szöveg:

4.2.6 A szerződő állam intézkedéseket állapít meg annak biztosítására, hogy az utasoktól különböző személyeket és személyes tárgyaikat a repülőtér nemzetközi polgári repülési

tevékenységekre szolgáló szigorított védelmi területeire való belépést megelőzően átvizsgálják és védelmi ellenőrzésnek vessék alá.

Új szöveg:

4.2.6 A szerződő állam intézkedéseket állapít meg annak biztosítására, hogy az utasoktól különböző személyeket és személyes tárgyaikat a repülőtér szigorított védelmi területeire való belépést megelőzően átvizsgálják.

E javaslat célja, hogy az egyértelműség érdekében tisztázza, hogy a bennfentesek jelentette fenyegetés kezelése érdekében az utasoktól különböző valamennyi személyt át kell vizsgálni a szigorított védelmi területekre való belépés előtt.

Az uniós szintű jogszabályok teljes mértékben megfelelnek a 4.2.6 szabvány új megfogalmazásának, az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének 1.3. pontja, valamint a C(2015) 8005 bizottsági végrehajtási határozat mellékletének 1.3. pontja révén.

13. Új, 4.2.6 *bis* új szabvány a robbanóanyag-felderítési képességről

A 4.2.6 pont a következő új szövegrésszel egészül ki:

4.2.6 *bis* A szerződő állam gondoskodik megfelelő átvizsgálási módszer alkalmazásáról, amely alkalmas az utasoktól különböző személyeknél vagy személyes tárgyaik között található robbanóanyagok és robbanószerkezetek felderítésére. Ha az ilyen módszereket nem folyamatosan alkalmazzák, akkor azokat előre nem kiszámítható módon kell alkalmazni.

E javaslat kiemeli, hogy a bennfentesek jelentette fenyegetés mérséklése érdekében kiegyensúlyozott és összehangolt megközelítésre van szükség a védelmi háttérellenőrzési eljárások és a fizikai biztonsági intézkedések között, továbbá foglalkozik az utasoktól különböző személyeknél található robbanóanyagok felderítésére alkalmas megfelelő átvizsgálási módszerekre való igénnyel.

Az uniós szintű jogszabályok további véletlenszerű és előre nem kiszámítható átvizsgálást írnak elő az utasoktól különböző személyek és személyes tárgyainak egy részére vonatkozóan, attól függetlenül, hogy okoznak-e riasztást. E kiegészítő átvizsgálás biztonsági célja a robbanóanyagok és robbanószerkezetek felderítése. Az ilyen átvizsgálására a robbanóanyagok azonosítására jellegüknél fogva alkalmas módszerek használandók (robbanóanyag-kereső kutyák, robbanóanyagnyom-felderítő eszközök, lábbelibe rejtett robbanóanyagokat felderítő eszközök, biztonsági szkennerek), illetve kézzel történő átvizsgálás is lehetséges. Az EU-ban jelenleg előírt, személyek és személyes tárgyak kézzel történő átvizsgálására szolgáló módszer kellően alkalmasnak tekinthető az emberi testhez erősített és a személyes tárgyak között rejtett robbanószerkezetek felderítésére. A kézzel történő átvizsgálás ezenfelül növeli a nem fémanyagú (és nem robbanásveszélyes) egyéb tiltott tárgyak felderítésének valószínűségét. Ezt az elvet a C(2015) 8005 bizottsági végrehajtási határozat mellékletének 1.3. pontja emelte be az uniós szintű jogszabályokba.

14. A 4.6.5 szabvány – ismert szállítóra a védett szállítási lánc tagjaként való hivatkozás

Eredeti szöveg:

4.6.5 A szerződő állam gondoskodik arról, hogy az üzemeltető csak olyan árut vagy postai küldeményt fogadhat el kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légi járművön való szállításra, amelynek átvizsgálását vagy egyéb védelmi ellenőrzését meghatalmazott ügynök vagy az illetékes hatóság által jóváhagyott jogalany igazolja és felelősséget vállal érte. Az olyan árut vagy postai küldeményt át kell vizsgálni, amelyet meghatalmazott ügynök vagy az

illetékes hatóság által jóváhagyott jogalany nem tud igazolni, és amelyért nem tud felelősséget vállalni.

Új szöveg:

4.6.5 A szerződő állam gondoskodik arról, hogy az üzemeltető csak olyan árut vagy postai küldeményt fogadhat el kereskedelmi célú légi fuvarozásban részt vevő légi járművön való szállításra, amelynek átvizsgálását vagy egyéb védelmi ellenőrzését meghatalmazott ügynök, ismert szállító vagy az illetékes hatóság által jóváhagyott jogalany igazolja és felelősséget vállal érte. Az olyan árut vagy postai küldeményt át kell vizsgálni, amelyet meghatalmazott ügynök, ismert szállító vagy az illetékes hatóság által jóváhagyott jogalany nem tud igazolni, és amelyért nem tud felelősséget vállalni.

A javaslat célja, hogy e szabványt hozzáigazítsa a 4.6.2 szabványhoz, és biztosítsa, hogy mindkét szabvány az ismert szállítókra egyértelműen a védett szállítási lánc tagjaiként hivatkozzon.

Az uniós szintű jogszabályok teljes mértékben megfelelnek a 4.6.5 szabvány új megfogalmazásának, a 300/2008/EK rendelet mellékletének 6.1.1. pontjára, valamint az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének 6.1.1. pontjára való hivatkozás révén.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

A tervezett jogi aktus tárgya olyan területet érint, amelyre az EUMSZ 3. cikkének (2) bekezdése értelmében az Unió kizárólagos külső hatáskörrel rendelkezik, mivel a tervezett jogi aktus „a közös szabályokat érintheti, vagy azok alkalmazási körét megváltoztathatja” a lent hivatkozott, légiközlekedés-védelmi uniós jogi keret tekintetében. Ezért meg kell határozni az Unió által képviselendő álláspontot.

E tekintetben elengedhetetlen annak elismerése, hogy a 17. függelék ICAO szerződő államainak előterjesztendő és az ICAO Tanácsnak a 218. ülésszakán jóváhagyásra benyújtandó 17. módosítása jelenlegi formájában már teljes mértékben az uniós szintű légiközlekedés-védelmi jogszabályok részét képezi. Ugyanakkor kívánatos, hogy ezeket a megerősített szabványokat világszerte alkalmazzák.

Az Unió álláspontját az alkalmazandó légiközlekedés-védelmi uniós jogi kerettel – azaz a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. március 11-i 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel, valamint a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló 2015. november 5-i (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelettel – összhangban kell meghatározni.

3.1. Eljárási jogalap

3.1.1. Általános elvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „*a megállapodásokkal létrehozott szervekben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat.*”

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek vagy részes fele-e a megállapodásnak[4].

A „*joghatással bíró jogi aktus*” fogalmába beletartoznak a kérdéses szervre irányadó nemzetközi jog szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, melyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „*meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát*”[5].

3.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Az ICAO-t megállapodás, nevezetesen a Chicagói Egyezmény hozta létre.

A Chicagói Egyezmény 17. függelékének bármely módosítása joghatással bíró jogi aktusnak minősül.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

3.2. Anyagi jogalap

3.2.1. Általános elvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont kialakításra kerül.

3.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus olyan célkitűzéseket állapít meg és olyan légiközlekedés-védelmi vonatkozású szakpolitikai összetevői vannak, amelyeket egy nemzetközi szervezet fogadott el, amely hatással van az uniós légiközlekedés-védelmi szakpolitikára.

Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése.

3.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

[4] A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

[5] A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

2019/0249 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 17. függelékének („Biztonság”) felülvizsgálata (17. módosítás) vonatkozásában képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben 218. cikkének (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény), amely a nemzetközi légi közlekedés szabályozását célozza, 1947. április 4-én lépett hatályba. Az egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO).

(2) Az uniós tagállamok a Chicagói Egyezmény szerződő államai és az ICAO tagjai, míg az Unió megfigyelői státusszal rendelkezik bizonyos ICAO testületekben, többek között a Közgyűlésben és más technikai testületekben.

(3) A Chicagói Egyezmény 54. cikkének (1) pontja értelmében az ICAO Tanács nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat fogadhat el.

(4) Az ICAO 2019. július 4-én az AS8/2.1-19/48 sz. körlevél útján tájékoztatta szerződő államait arról, hogy a 17. függelék 17. módosítására irányuló javaslatot az ICAO Tanács 218. (2019. november 18–29-i) ülésszakán fogják elfogadás céljából előterjeszteni, és a módosítás a tervek szerint 2020 júliusától lenne alkalmazandó. A módosítás többek között az alábbiakra vonatkozó új és/vagy felülvizsgált rendelkezésekre terjed ki: sebezhetőségi értékelések; az államok és az érdekelt felek közötti információmegosztás; képzési programok és tanúsítási rendszerek; a belépés ellenőrzése; a személyzet átvizsgálása; egyéb szerkesztési módosítások. Az említett körlevéllel az ICAO elindította a 2019. október 4-ével lezárult konzultációs szakaszt is.

(5) A 17. függelék módosításait az ICAO légiközlekedés-védelmi csoportja készítette elő, amelynek nyolc tagállami szakértő is aktív tagja. A javasolt módosításokat az ICAO Tanács 217. ülésszakán nyújtották be jóváhagyásra. E változtatásokat a konzultáció lezárultával az ICAO Tanács 218. ülésszakán minden valószínűség szerint jóvá fogják hagyni.

(6) Elfogadásuk után a tervezett módosítások az ICAO valamennyi államára nézve kötelezőek lesznek, beleértve az összes uniós tagállamot is, a Chicagói Egyezményben meghatározott feltételek között. A Chicagói Egyezmény 38. cikke előírja a szerződő államok számára, hogy valamely szabványtól való eltérés esetén értesítsék az ICAO-t a különbségek bejelentését célzó eljárás keretében,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a Chicagói Egyezmény 17. függelékének („Biztonság”) 17. módosítása vonatkozásában képviselendő álláspontról a melléklet rendelkezik.

2. cikk

Az 1. cikkben említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik együttesen eljárva, amelyek tagjai a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek.

3. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök