



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 31.10.2019
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva v zvezi z revizijo Priloge 17 (Varovanje) (sprememba 17) h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu (Čikaška konvencija)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog se nanaša na sklep o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva v zvezi s predvidenim sprejetjem spremembe 17 Priloge 17 (Varovanje) h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu o predlogu sprememb standardov in priporočenih praks.

2. OZADJE PREDLOGA

2.1. Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (Čikaška konvencija)

Namen Čikaške konvencije je urejanje mednarodnega zračnega prevoza. Veljati je začela 4. aprila 1947 in je ustanovila Mednarodno organizacijo civilnega letalstva.

Vse države članice EU so pogodbenice Čikaške konvencije.

2.2. Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO)

ICAO je specializirana agencija Združenih narodov. Cilji ICAO so oblikovati načela in tehnike mednarodne zračne plovbe ter spodbujati načrtovanje in razvoj mednarodnega zračnega prevoza.

Svet ICAO je stalni organ ICAO, katerega članice zajemajo 36 držav pogodbenic, ki jih izvoli skupščina ICAO za obdobje treh let. V obdobju 2016–2019 je v Svetu ICAO zastopanih sedem držav članic EU.

Obvezne naloge Sveta ICAO, navedene v členu 54 Čikaške konvencije, vključujejo sprejetje mednarodnih standardov in priporočenih praks (v nadaljnjem besedilu: SIPP) v obliki prilog k Čikaški konvenciji.

Svet ICAO skliče skupščino, ki je suveren organ organizacije ICAO. Skupščina ICAO se sestane vsaj enkrat na tri leta in določi politično usmeritev ICAO za naslednje triletno obdobje. 40. zasedanje skupščine ICAO je potekalo od 24. septembra do 4. oktobra v kanadskem Montrealu.

2.3. Predvideni akt organizacije ICAO

Svet ICAO v skladu s členom 54(1) Čikaške konvencije sprejme SIPP. SIPP, ki spreminjajo Prilogo 17 v zvezi z varovanjem, vsebujejo več členov, ki jih je treba spremeniti, izboljšati ali jim zvišati status s priporočenih praks na standarde.

ICAO je 4. julija 2019 izdala dopis AS8/2.1-19/48, v katerem je države pogodbenice obvestil, da bo predlagana sprememba 17 k Prilogi 17 predložena Svetu v sprejetje na 218. zasedanju (od 18. do 29. novembra 2019) in naj bi se začela uporabljati julija 2020. Med drugim vsebuje nove in/ali revidirane določbe o: oceni ranljivosti, izmenjavi informacij med državami in zainteresiranimi stranmi, programih usposabljanja in sistemih certificiranja, nadzoru dostopa, varnostnem pregledu osebja in druge redakcijske spremembe. Z navedenim dopisom je ICAO začela fazo posvetovanja, ki se je končala 4. oktobra 2019.

Spremembe Priloge 17 je pripravil Odbor za varovanje v letalstvu organizacije ICAO, katerega stroka iz osmih držav članic (Belgije, Francije, Nemčije, Grčije, Italije, Nizozemske, Španije in Združenega kraljestva) je aktivno članstvo, nato pa so bile predložene v potrditev na 217. zasedanju Sveta ICAO. Te spremembe bo Svet ICAO po posvetovanju, ki je v teku, na 218. zasedanju najverjetneje odobril.

Ko bodo predvidene spremembe sprejete, bodo zavezujoče za vse članice organizacije ICAO, vključno z vsemi državami članicami EU, v skladu s Čikaško konvencijo in v njej določenih okvirih. Člen 38 Čikaške konvencije od držav pogodbenic zahteva, da uradno obvestijo ICAO, če nameravajo odstopati od standarda, in sicer v okviru mehanizma za uradno priglasitev razlik –

2.4. Pravni okvir EU in predlagane spremembe Priloge 17

1) Sprememba opredelitve preverjanja preteklosti.

Izvirno besedilo:

Preverjanje preteklosti. Preverjanje identitete in preteklih izkušenj osebe, vključno s kazensko evidenco, kadar je to zakonsko dovoljeno, v okviru ocene primernosti posameznika za izvajanje varnostnega nadzora in/ali dostop brez spremstva do varnostnega območja omejenega gibanja.

Novo besedilo:

Preverjanje preteklosti. Preverjanje identitete in preteklih izkušenj osebe, vključno s kazensko evidenco in vsemi drugimi informacijami, povezanimi z varovanjem, ki so ustrezne za oceno primernosti osebe, v skladu z nacionalno zakonodajo.

Ta predlog obravnava potrebo po vključitvi vseh ustreznih informacij, povezanih z varovanjem, v preverjanje preteklosti. Ureditev EU o preverjanju preteklosti je bila okrepljena s točko 11.1.3 Priloge k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/103 z dne 23. januarja 2019 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2015/1998 glede pojasnitve, uskladitve in poenostavitve ter okrepitve nekaterih posebnih ukrepov varovanja letalstva¹.

2) Tovor ali pošta z visokim tveganjem

Izvirno besedilo:

Tovor ali pošta z visokim tveganjem. Tovor ali pošta neznanega subjekta ali z znaki nedovoljenega posega se šteje za visoko tvegano, če dodatno izpolnjuje enega od naslednjih meril:

- a) konkretni obveščevalni podatki kažejo, da tovor oz. pošta predstavlja grožnjo za civilno letalstvo, ali
- (b) tovor oz. pošta izkazuje nepravilnosti, ki vzbujajo sum, ali
- c) glede na naravo tovara ali pošte ni verjetno, da bi se prepovedani predmeti, ki bi lahko ogrozili zrakoplov, odkrili zgolj z osnovnimi ukrepi varovanja.

Novo besedilo:

Tovor ali pošta z visokim tveganjem. Tovor ali pošta se štejeta za visoko tvegana, če:

- a) konkretni obveščevalni podatki kažejo, da tovor oz. pošta predstavlja grožnjo za civilno letalstvo, ali
- (b) tovor oz. pošta izkazuje nepravilnosti ali znake nedovoljenega posega, ki vzbujajo sum.

Ne glede na to, ali tovor ali pošta prihaja od znanega ali neznanega subjekta, se lahko po konkretnih obveščevalnih podatkih države označi kot visoko tvegana.

Namen tega predloga je jasneje opredeliti tovor ali pošto z visokim tveganjem in je skladen z njuno opredelitvijo Evropske unije.

¹ UL L 21 24.1.2019

3) Splošna načela

Izvirno besedilo:

2.1 Cilji

2.1.4 *Priporočilo.* – Vsaka država pogodbenica bi morala zagotoviti ustrezno zaščito občutljivih informacij o varovanju v letalstvu.

Novo besedilo:

2.1 Cilji

2.1.4 Vsaka država pogodbenica zagotavlja ustrezno zaščito občutljivih informacij o varovanju letalstva.

Namen tega predloga je zagotoviti vzpostavitev ustreznih mehanizmov za zaščito občutljivih informacij o varovanju letalstva pred nepooblaščenim dostopom ali razkritjem, tudi v zvezi z notranjo grožnjo, ki jo predstavljajo notranje osebe, ki pridobijo varnostne informacije, do katerih niso upravičene dostopati.

Za zaščito (in razširjanje občutljivih informacij o varovanju letalstva) so odgovorne države članice. Zakonodajne določbe, ki niso javne in tajne zakonodajne določbe iz zakonodaje EU, so v vsakem primeru zajete v členu 18 Uredbe (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002² ter v Sklepu Komisije (EU, Euratom) 2015/444 z dne 15. marca 2015.

4) Mednarodno sodelovanje (2.4.1, 2.4.1(a))

Izvirno besedilo:

2.4 Mednarodno sodelovanje

2.4.1 Vsaka država pogodbenica zagotovi, da so zahtevki drugih držav pogodbenic za dodatne ukrepe varovanja v zvezi z določenimi leti, ki jih izvajajo operatorji takih drugih držav, izpolnjeni, kolikor je to izvedljivo. Država prosilka upošteva alternativne ukrepe druge države, ki so enakovredni zahtevanim.

Novo besedilo:

2.4 Mednarodno sodelovanje

2.4.1 Vsaka država pogodbenica, ki zahteva dodatne ukrepe varovanja za določene lete, zagotovi ustrezno posvetovanje in upošteva alternativne ukrepe druge države, ki so enakovredni zahtevanim.

2.4.1(a) Vsaka država pogodbenica zagotovi, da so zahtevki drugih držav pogodbenic za dodatne ukrepe varovanja v zvezi z določenimi leti, ki jih izvajajo operatorji takih drugih držav, izpolnjeni, kolikor je to izvedljivo.

Namen predlogov je poudariti pomen ustreznega posvetovanja, kadar država od druge države zahteva dodatne ukrepe varovanja. Obstoječi standard je bil razdeljen na dva standarda, da bi se poudarile različne zahteve za države, ki zahtevajo dodatne ukrepe, in države gostiteljice, ki prejmejo take zahtevke.

Člen 7 Uredbe (ES) št. 300/2008 določa določbe o obveščanju Komisije o ukrepih, ki jih zahteva tretja država, če se ti ukrepi razlikujejo od skupnih osnovnih standardov. Kar zadeva

² UL L 97, 9.4.2008, str. 72.

mehanizem posvetovanja in uporabo alternativnih ukrepov, se ju lahko zajame in ureja v okviru dvostranskih sporazumov EU (ali držav članic) o zračnem prometu s tretjimi državami.

- 5) Standard 3.1.4 o izmenjavi informacij med državami in zainteresiranimi stranmi.

Izvirno besedilo:

3.1.4 Vsaka država pogodbenica vzpostavi in izvaja postopke za praktično in pravočasno izmenjavo ustreznih informacij s svojimi upravljavci letališč, operatorji zrakoplovov, izvajalci služb zračnega prometa ali drugimi zadevnimi subjekti, kakor je ustrezno, da jim pomaga pri izvajanju učinkovitih ocen varnostnega tveganja v zvezi z njihovimi operacijami.

Novo besedilo:

3.1.4 Vsaka država pogodbenica vzpostavi in izvaja postopke za praktično in pravočasno izmenjavo ustreznih informacij z zadevnimi upravljavci letališč, operatorji zrakoplovov, izvajalci služb zračnega prometa ali drugimi zadevnimi subjekti, kakor je ustrezno, da jim pomaga pri izvajanju učinkovitih ocen varnostnega tveganja v zvezi z njihovimi operacijami.

Namen tega predloga je pojasniti standard, da bi imele države večjo prožnost pri določanju ustreznih upravljavcev in operatorjev za obravnavanje informacij, ki so potrebne za pomoč upravljavcem in operatorjem pri izvajanju učinkovite ocene tveganja v zvezi z njihovimi operacijami.

Ta standard je bil v zakonodajo EU uveden z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/1583 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2015/1998 z dne 5. novembra 2015 o določitvi podrobnih ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varovanje letalstva v zvezi z ukrepi na področju kibernetike varnosti³.

- 6) Standard 3.1.8 o razvoju in izvajanju programov usposabljanja

Izvirno besedilo:

3.1.8 Vsaka država pogodbenica zagotovi razvoj in izvajanje programov usposabljanja in sistem certificiranja inštruktorjev v skladu z nacionalnim programom varovanja v civilnem letalstvu.

Novo besedilo:

3.1.8 Vsaka država pogodbenica zagotovi razvoj in izvajanje programov usposabljanja in sistem certificiranja inštruktorjev, ki zagotavlja, da so inštruktorji kvalificirani na zadevnih področjih v skladu z nacionalnim programom varovanja v civilnem letalstvu.

Namen predloga spremembe je osredotočiti se na izid varovanja, ki ga je treba doseči, in ne na eno samo metodo. Priznava, da bi moral biti poudarek na „rezultatih“ usposabljanja, ki ga izvajajo kvalificirani strokovnjaki za področje, ki imajo znanje in sposobnost za poučevanje ter zlasti potrebno znanje na področju, ki se poučuje. Certificiranje ali druge alternativne uporabljene metode, bi morale biti osredotočati na oba zahtevana elementa.

Načela, ki naj bi se upoštevala s to spremembo (tj. *da so inštruktorji kvalificirani za zadevna področja*), so del zakonodaje EU in so bila določena v poglavju 11 Priloge I k Uredbi (ES) št. 300/2008 in njenih izvedbenih pravilih.

- 7) Zvišanje statusa priporočila 3.1.11 v standard

³ UL L 246, 26.9.2019, str. 15

Izvirno besedilo:

3.1.11 Priporočilo. – Vsaka država pogodbenica bi morala zagotoviti, da osebje vseh subjektov, ki sodelujejo ali so odgovorni za izvajanje različnih vidikov nacionalnega programa varovanja v civilnem letalstvu, in tistih, ki so pooblaščen za dostop brez spremstva do nadzorovanih delov letališča, prejme periodično usposabljanje za ozaveščanje o varovanju.

Novo besedilo:

3.1.11 Vsaka država pogodbenica zagotovi, da osebje vseh subjektov, ki sodelujejo ali so odgovorni za izvajanje različnih vidikov nacionalnega programa varovanja v civilnem letalstvu, in tistih, ki so pooblaščen za dostop brez spremstva do nadzorovanih delov letališča, prejme uvodno in periodično usposabljanje za ozaveščanje o varovanju.

Ker je bil status priporočila 3.1.11 zvišan na standard, je pravno zavezujoč. Vsaka država pogodbenica zagotovi, da osebje vseh subjektov, ki sodelujejo ali so odgovorni za izvajanje različnih vidikov nacionalnega programa varovanja v civilnem letalstvu, in tistih, ki so pooblaščen za dostop brez spremstva do nadzorovanih delov letališča, prejme uvodno in periodično usposabljanje za ozaveščanje o varovanju. Ta predlog priznava pomen usposabljanja za ozaveščanje o varovanju in poudarja potrebo tako po uvodnem kot tudi periodičnem usposabljanju za ozaveščanje o varovanju.

Obveznosti glede uvodnega in periodičnega usposabljanja so vključene v zakonodajo EU o varovanju letalstva, in sicer v točkah 11.4.1 in 11.4.3 Priloge k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2015/1998.

8) 3.4 Nadzor kakovosti in kvalifikacije

Izvirno besedilo:

3.4.1 Vsaka država pogodbenica zagotovi, da se za osebe, ki izvajajo varnostne nadzore, opravljajo preverjanja preteklosti in izbirni postopki.

Novo besedilo:

3.4.1 Vsaka država pogodbenica zagotovi, da:

- a) se opravi preverjanje preteklosti za osebe, ki izvajajo varnostni nadzor, osebe, ki imajo dostop brez spremstva do varnostnih območij omejenega gibanja, in osebe, ki imajo pred prevzemom teh dolžnosti ali dostopom do takih območij ali informacij dostop do občutljivih informacij o varovanju letalstva;
- b) se uporabljajo periodična preverjanja preteklosti za take osebe v časovnih presledkih, ki jih opredeli ustrezni organ in
- c) osebam, za katere je bilo s katerim koli preverjanjem preteklosti ugotovljeno, da so neprimerne, se takoj zavrne sposobnost izvajanja varnostnega nadzora, dostop brez spremstva do varnostnih območij omejenega gibanja in dostop do občutljivih informacij o varovanju letalstva.

Namen tega predloga je pojasniti, za koga bi bilo treba opraviti preverjanje preteklosti, kdaj bi ga bilo treba opraviti, in kaj bi moralo slediti, če se s preverjanjem preteklosti ugotovi neprimernost posameznika. Zlasti standard zdaj predpisuje potrebo po periodičnih

preverjanjih preteklosti in zahtevanih ukrepih, kadar se ugotovi, da oseba zaradi preverjanja preteklosti ni primerna za zadevne naloge. Sklic na „izbirne postopke“ je bil vključen v točki 3.4.2.

Vsa načela so že vključena v zakonodaji EU o varovanju letalstva, in sicer v točkah 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1, 11.5.1 in 11.6.3.5(a) Priloge k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2015/1998, kakor je bila spremenjena z Uredbo 2019/103 z dne 23. januarja 2019.

Ta predlog dopolnjuje spremembo standarda 3.4.1. Prvotni standard 3.4.1 je vključeval sklice na preverjanja preteklosti in izbirne postopke. Ker predlog za 3.4.1 zdaj vključuje dodatne elemente v zvezi z obsegom in frekvenco preverjanja preteklosti, ta predlog dodaja element v zvezi z izbirnimi postopki.

Merila za izbor osebja, ki izvaja varnostni nadzor in povezane naloge, so vključena v zakonodajo EU o varovanju letalstva, in sicer v točkah 11.1.6, 11.1.7 in 11.1.8 Priloge k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2015/1998.

9) Zvišanje statusa priporočila 3.4.9 v standard

Izvirno besedilo:

3.4.9 Priporočilo. – Vsaka država pogodbenica bi morala zagotoviti, da vsak subjekt, odgovoren za izvajanje ustreznih elementov nacionalnega programa varovanja v civilnem letalstvu, redno preverja, ali je izvajanje ukrepov varovanja, oddanih v izvajanje zunanjim izvajalcem storitev, v skladu s programom varovanja subjekta.

Novo besedilo:

3.4.9 Vsaka država pogodbenica zagotovi, da vsak subjekt, odgovoren za izvajanje ustreznih elementov nacionalnega programa varovanja v civilnem letalstvu, redno preverja, ali je izvajanje ukrepov varovanja, oddanih v izvajanje zunanjim izvajalcem storitev, v skladu s programom varovanja subjekta.

Status tega priporočila je bil zvišan v pravno zavezujoč standard. Namen tega predloga je zagotoviti, da zunanji izvajalci storitev upoštevajo predpise države na področju varovanja letalstva, da bi se obravnavala notranja grožnja, ki lahko prihaja s strani zunanjih izvajalcev storitev.

V skladu s politiko EU na področju varovanja letalstva, kot je določena v Uredbi (ES) št. 300/2008:

- Vsaka država članica pripravi, uporablja in vzdržuje nacionalni program varovanja v civilnem letalstvu, ki opredeljuje odgovornosti za izvajanje skupnih osnovnih standardov in opisuje ukrepe, ki jih zahtevajo upravljavci in subjekti.
- Upravljavci, letalski prevozniki in subjekti, zajeti v nacionalnem programu varovanja v civilnem letalstvu, morajo pripraviti, uporabljati in vzdrževati program varovanja v skladu z določbami, ki so opisane v njem.
- Program opisuje metode in postopke, ki jih upravljavec, letalski prevoznik ali subjekt upošteva za izpolnjevanje zakonodaje in samega programa varovanja, vključno z notranjimi nadzori kakovosti.
- Pričakuje se, da bodo ukrepi varovanja in operacije, ki jih izvajajo zunanji izvajalci storitev, zajeti v programu varovanja navedenega upravljavca, letalskega prevoznika ali subjekta, ki je še naprej odgovoren za navedene ukrepe in operacije, razen če je zunanji izvajalec storitev regulirani ali potrjeni subjekt za dejavnosti, ki jih izvaja, in torej mora pripraviti lasten program varovanja.

Ta standard je vključen v zakonodajo EU, in sicer v členih 10.1, 12.1, 13.1 in 14.1 Uredbe (ES) št. 300/2008 ter v točkah 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 in 12.0.1 Priloge k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2015/1998. Dodatne določbe so navedene v točkah 6.3.1.1, 6.3.1.2(a), 6.4.1.2, 6.6.1.1(c), 6.8.5.1(a), 6-E, 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 in 9.1.4.2 Priloge k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2015/1998.

10) Zvišanje statusa priporočila 4.1.2 v standard

Izvirno besedilo:

4.1.2 Priporočilo. Vsaka država pogodbenica bi morala spodbujati uporabo naključnih in nepredvidljivih ukrepov varovanja. Nepredvidljivost bi lahko prispevala k odvračilnemu učinku ukrepov varovanja.

Novo besedilo:

4.1.2 Vsaka država pogodbenica zagotovi uporabo naključnosti in nepredvidljivosti pri izvajanju ukrepov varovanja, če je to primerno.

Status priporočila 4.1.2 o uporabi naključnosti in nepredvidljivosti je bil zvišan v pravno zavezujoč standard. Varnostni cilj novega standarda 4.1.2 o izboljšanju ukrepov za blaženje tveganj s strani notranjih oseb je v skladu s politiko Evropske unije na področju:

- varnostnega pregleda oseb, razen potnikov, in njihovih osebnih predmetov;
- varnostnega pregleda vozil;
- nadzora in patrolj na javnem in nadzorovanem delu letališča/samoocena tveganj in povezani ukrepi;
- varnostni pregled blaga.

To načelo je izraženo v zakonodaji EU, in sicer v točkah 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 in 9.1.5 Priloge k Izvedbenemu sklepu Komisije C(2015) 8005.

11) 4.2.3 Ukrepi v zvezi z nadzorom dostopa

Izvirno besedilo:

4.2.3 Vsaka država pogodbenica zagotovi, da so vzpostavljeni identifikacijski sistemi za osebe in vozila, da se prepreči nepooblaščen dostop do nadzorovanih delov letališča in varnostnih območij omejenega gibanja. Identiteta se preveri na določenih kontrolnih točkah, preden se dovoli dostop do nadzorovanih delov letališča in varnostnih območij omejenega gibanja.

Novo besedilo:

4.2.3 Vsaka država pogodbenica zagotovi, da so vzpostavljeni in se izvajajo identifikacijski sistemi za osebe in vozila, da se prepreči nepooblaščen dostop do nadzorovanih delov letališča in varnostnih območij omejenega gibanja. Dostop se dovoli samo osebam, ki imajo operativno potrebo ali drug utemeljen razlog. Identiteta in dovoljenje se preverita na določenih kontrolnih točkah, preden se dovoli dostop do nadzorovanih delov letališča in varnostnih območij omejenega gibanja.

Namen standarda 4.2.3 v okviru „ukrepi v zvezi z nadzorom dostopa“ je okrepiti ukrepe v zvezi z nadzorom dostopa do varnostnih območij omejenega gibanja z uvedbo omejitve, ki omogoča dostop samo tistim, ki imajo operativno ali drugače utemeljeno potrebo po tem, da se tam nahajajo in obseg preverjanja na točkah dostopa razširiti na dovoljenje in identiteto.

V skladu z zakonodajo EU se lahko dostop oseb in vozil do varnostnih območij omejenega gibanja dovoli samo, če imajo utemeljen razlog. Identifikacijske priponke/izkaznice se preverijo, preden se osebi dovoli dostop, da se zagotovi, da so veljavne in se ujemajo z imetnikom. Preden se vozilu dovoli dostop, se preveri prepustnica za vozilo ter tako zagotovi njena veljavnost in ujemanje z vozilom. V zakonodaji EU je bilo to izraženo v točkah 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6 in 1.2.6.1 Priloge k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2015/1998.

12) Standard 4.2.6 („100 % varnostni pregled oseb, razen potnikov“)

Izvirno besedilo:

4.2.6 Vsaka država pogodbenica sprejme ukrepe, s katerimi zagotovi, da so osebe, razen potnikov, in njihovi osebni predmeti pred vstopom na letališko varnostno območje omejenega gibanja, s katerega se opravljajo mednarodne operacije civilnega letalstva, predmet varnostnega pregleda in nadzora.

Novo besedilo:

4.2.6 Vsaka država pogodbenica sprejme ukrepe, s katerimi zagotovi, da se osebe, razen potnikov, skupaj z osebnimi predmeti, varnostno pregledajo pred vstopom na varnostna območja omejenega gibanja na letališču.

Namen tega predloga je odpraviti vsakršno dvoumnost in pojasniti, da je treba vse osebe, razen potnikov, pred vstopom na varnostno območje omejenega gibanja varnostno pregledati, da se obravnava notranja grožnja.

Zakonodaja EU je v celoti skladna z novim besedilom standarda 4.2.6, in sicer v točki 1.3 obeh prilog k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2015/1998 in Izvedbenemu sklepu Komisije C(2015) 8005.

13) Novi standard 4.2.6(a): sposobnost za odkrivanje eksplozivov

Po 4.2.6 je bilo dodano novo besedilo:

4.2.6(a) Vsaka država pogodbenica zagotovi uporabo ustreznih metod varnostnega pregleda, s katerimi je mogoče odkriti prisotnost eksplozivov in eksplozivnih naprav, ki jih nosijo osebe, razen potnikov, na sebi ali v svojih osebnih predmetih. Kadar se te metode ne uporabljajo neprekinjeno, se uporabijo nepredvidljivo.

Ta predlog upošteva, da blažitev notranjih groženj zahteva uravnotežen in usklajen pristop med postopki preverjanja preteklosti in fizičnimi ukrepi varovanja ter obravnava potrebo po ustreznih metodah varnostnega pregleda, s katerimi se lahko odkrijejo eksplozivi tudi na osebah, ki niso potniki.

Zakonodaja EU zahteva dodatno stalno naključno in nepredvidljivo varnostno pregledovanje za delež oseb, ki niso potniki, in njihovih osebnih predmetov, pri katerih se je ali ni sprožil alarm. Varnostni cilj tega dodatnega varnostnega pregledovanja je odkriti eksplozive in eksplozivne naprave. Tako varnostno pregledovanje se opravi z uporabo sredstev in metod, ki po svoji naravi ugotavljajo eksplozive (psi za odkrivanje eksplozivov, naprave za zaznavanje sledi eksplozivov, detektor eksplozivov za čevlje in telesni skenerji), ali alternativno z ročno preiskavo. Veljavna metodologija, ki se v EU zahteva za izvajanje ročne preiskave na osebah in osebnih predmetih, se šteje za razumno sposobno odkrivanja eksplozivnih naprav, skritih na telesu in v osebnih predmetih. Poleg tega ročna preiskava poveča verjetnost odkritja drugih nekovinskih (in neeksplozivnih) prepovedanih predmetov. To je bilo preneseno s točko 1.3 Priloge k Izvedbenemu sklepu Komisije C(2015) 8005.

14) Standard 4.6.5 – sklic na znanega pošiljatelja kot subjekta v varni dobavni verigi

Izvirno besedilo:

4.6.5 Vsaka država pogodbenica zagotovi, da upravljavci ne sprejmejo tovora ali pošte za prevoz na zrakoplovu, ki opravlja operacije komercialnega zračnega prevoza, razen če uporabo varnostnega pregleda ali drugih varnostnih nadzorov potrdi in zanjo odgovarja regulirani agent ali subjekt, ki ga je potrdil ustrezeni organ. Tovor ali pošta, ki je ne more potrditi in zanjo odgovarjati regulirani agent ali subjekt, ki ga potrdi ustrezeni organ, se varnostno pregleda.

Novo besedilo:

4.6.5 Vsaka država pogodbenica zagotovi, da upravljavci ne sprejmejo tovora ali pošte za prevoz na zrakoplovu, ki opravlja operacije komercialnega zračnega prevoza, razen če uporabo varnostnega pregleda ali drugih varnostnih nadzorov potrdi in zanjo odgovarja regulirani agent, znani pošiljatelj ali subjekt, ki ga je potrdil ustrezeni organ. Tovor ali pošta, ki je ne more potrditi in zanjo odgovarjati regulirani agent, znani pošiljatelj ali subjekt, ki ga potrdi ustrezeni organ, se varnostno pregleda.

Namen tega predloga je ta standard uskladiti s standardom 4.6.2 in zagotoviti, da se oba standarda jasno sklicujeta na znane pošiljatelje kot subjekte v varni dobavni verigi.

Zakonodaja EU je v celoti skladna z novim besedilom standarda 4.6.5, in sicer s sklicem na točko 6.1.1 Priloge k Uredbi (ES) št. 300/2008 in točko 6.1.1 Priloge k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2015/1998.

3. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

Predmet urejanja predvidenega akta se nanaša na področje, na katerem ima Unija izključno zunanjo pristojnost na podlagi zadnjega dela stavka člena 3(2) PDEU, saj predvideni akt lahko „vpliva na skupna pravila ali spremeni njihovo področje uporabe“, in sicer na spodaj navedeni pravni okvir EU za varovanje letalstva. Zato je treba določiti stališče Unije.

V zvezi s tem je bistveno priznati, da je sprememba 17 Priloge 17, kot je bila predstavljena državam pogodbenicam ICAO in predložena v odobritev Svetu ICAO na 218. zasedanju, (že) v celoti upoštevana v zakonodaji EU na področju varovanja letalstva. Vendar je zaželeno, da se ti okrepljeni standardi uporabljajo na svetovni ravni.

Stališče Unije bi bilo treba opredeliti v skladu z veljavnim pravnim okvirom EU o varovanju letalstva, in sicer Uredbo (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002 ter Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2015/1998 z dne 5. novembra 2015 o določitvi podrobnih ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varovanje letalstva.

3.1. Postopkovna pravna podlaga

3.1.1. Načela

Člen 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) ureja sklepe o določitvi „*stališč, ki naj se v imenu Unije zastopajo v organu, ustanovljenem s sporazumom, kadar ta organ sprejema akte s pravnim učinkom, razen aktov o spremembah ali dopolnitvah institucionalnega okvira sporazuma*“.

Člen 218(9) PDEU se uporablja ne glede na to, ali je Unija članica organa ali pogodbenica sporazuma⁴.

Pojem „*akti s pravnim učinkom*“ vključuje tudi akte, ki imajo pravni učinek zaradi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. Vključuje tudi instrumente, ki nimajo zavezujočega učinka v mednarodnem pravu, a lahko „*odločilno vpliva[jo] na vsebino ureditve, ki jo [sprejme] zakonodajalec Unije*“.⁵

3.1.2. Uporaba v obravnavanem primeru

ICAO je organ, ustanovljen s sporazumom, in sicer Čikaško konvencijo.

Vsaka prihodnja sprememba Priloge 17 k Čikaški konvenciji bo akt s pravnim učinkom.

Postopkovna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 218(9) PDEU.

3.2. Materialna pravna podlaga

3.2.1. Načela

Materialna pravna podlaga za sklep po členu 218(9) PDEU je odvisna predvsem od cilja in vsebine predvidenega akta, glede katerega naj bi se v imenu Unije zastopalo stališče.

3.2.2. Uporaba v obravnavanem primeru

Predvideni akt ima cilje in elemente na področju politike varovanja letalstva, ki jih je sprejela mednarodna organizacija, ki vpliva na politike EU na področju varovanja letalstva.

Postopkovna pravna podlaga za predlagani sklep bi zato moral biti člen 100(2) PDEU.

3.3. Zaključek

Pravna podlaga predlaganega sklepa bi moral biti člen 100(2) PDEU v povezavi s členom 218(9) PDEU.

⁴ Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Zvezna republika Nemčija proti Svetu Evropske unije, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

⁵ Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Zvezna republika Nemčija proti Svetu Evropske unije, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61 do 64.

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva v zvezi z revizijo Priloge 17 (Varovanje) (sprememba 17) h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu (Čikaška konvencija)

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija), katere cilj je urejanje mednarodnega zračnega prevoza, je začela veljati 4. aprila 1947. Z njo je bila ustanovljena Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO).
- (2) Države članice Unije so države pogodbenice Čikaške konvencije in članice Mednarodne organizacije civilnega letalstva, medtem ko ima Unija status opazovalke v nekaterih organih ICAO, vključno s skupščino in drugimi tehničnimi organi.
- (3) Svet ICAO lahko v skladu s členom 54(1) Čikaške konvencije sprejme mednarodne standarde in priporočene prakse.
- (4) ICAO je 4. julija 2019 izdala dopis AS8/2.1-19/48, v katerem je države pogodbenice obvestil, da bo predlagana sprememba 17 k Prilogi 17 predložena Svetu v sprejetje na 218. zasedanju (od 18. do 29. novembra 2019) in naj bi se začela uporabljati julija 2020. Med drugim vsebuje nove in/ali revidirane določbe o: oceni ranljivosti, izmenjavi informacij med državami in zainteresiranimi stranmi, programih usposabljanja in sistemih certificiranja, nadzoru dostopa, varnostnem pregledu osebja in druge redakcijske spremembe. Z navedenim dopisom je ICAO začela fazo posvetovanja, ki se je končala 4. oktobra 2019.
- (5) Spremembe Priloge 17 je pripravil Odbor za varovanje v letalstvu ICAO, katerega stroka iz osmih držav članic je aktivno članstvo, nato pa so bile predložene v potrditev na 217. zasedanju Sveta ICAO. Te spremembe bo po posvetovanju Svet ICAO na 218. zasedanju najverjetneje odobril.
- (6) Ko bodo predvidene spremembe sprejete, bodo zavezujoče za vse članice organizacije ICAO, vključno z vsemi državami članicami, v skladu s Čikaško konvencijo in v njej določenih okvirih. Člen 38 Čikaške konvencije od držav pogodbenic zahteva, da uradno obvestijo ICAO, če nameravajo odstopati od standarda, in sicer v okviru mehanizma za uradno prigrasitev razlik –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva v zvezi s spremembo 17 priloge 17 (Varovanje) k Čikaški konvenciji, je v Prilogi.

Člen 2

Stališče iz člena 1 izrazijo države članice Unije, ki so članice Mednarodne organizacije civilnega letalstva, in nastopijo skupaj.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju,

*Za Svet
Predsednik*