

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól”

(COM(2005) 429 final – 2005/0191 (COD))

(2006/C 185/03)

2005. november 16-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 80. cikkének (2) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2006. március 24-én elfogadta (előadó: Thomas McDonogh).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2006. április 20–21-én tartott 426. plenáris ülésén (az április 20-i ülésnapon) 134 szavazattal 2 ellenében elfogadta az alábbi véleményt.

1. Ajánlások

1.1 Lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok kockázatértékelés alapján az előirandóknál szigorúbb intézkedéseket alkalmazzanak, feltéve, hogy nemzeti költségvetésükből finanszírozzák őket.

1.2 Minden tagállam jelöljön ki egyetlen hatóságot, amelynek felelőssége a védelmi követelmények végrehajtásának felügyelete és összehangolása.

1.3 Minden tagállam hozzon létre egy polgári légiközlekedés-védelmi nemzeti programot.

1.4 E rendelet tagállami végrehajtásának ellenőrzése és a légi közlekedés védelme esetleges gyenge pontjainak azonosítása érdekében az Európai Bizottság végezzen ellenőrzéseket – előre be nem jelentetteket is.

1.5 Annak érdekében, hogy harmadik országból érkező járatok átszálló utasai és az átszálló utasok kézipoggyászai mentesüljenek az ellenőrzés alól (egyszeri ellenőrzés elve), valamint annak érdekében, hogy az ilyen járatra érkező utasok keveredhessenek a már átvizsgált, távozó utasokkal, célszerű összehangolt megállapodásokat kötni a Közösség és harmadik országok között, elismerve, hogy a harmadik ország által alkalmazott védelmi követelmények egyenértékűek a közösségi követelményekkel.

1.6 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság kezdeményezését, és teljes mértékben támogatja a javaslat alapelveit.

1.7 Üdvözli az Európa-szerte nagyon eltérő repülőtervédelmi programokra és eljárásokra vonatkozó közös szabályozás bevezetését is, és fontosnak tartja, hogy ezeket egységesítsék.

1.8 A melléklet 1.1.2. részének 5. pontját, valamint a 11. részt illetően, a munkavállalók közösségen belüli szabad áramlására és a harmadik országokból származó munkavállalók rendelkezésre állására tekintettel az Európai Bizottság segítségére lehet a nemzeti hatóságoknak, repülőtereknek vagy légitársaságoknak a potenciális munkavállalók személyes adatainak

ellenőrzésében a biztonsági ellenőrzések követelményeinek való megfelelés érdekében.

1.9 Az 1. cikk 1. bekezdésében meghatározott célkitűzést módosítani kell, tisztázandó, hogy a szóban forgó védelmi intézkedések arra szolgálnak, hogy a polgári légi közlekedést az olyan jogellenes beavatkozásoktól védjék, amelyek veszélyeztetik a polgári légi közlekedés biztonságát. A szóban forgó intézkedések nem irányulhatnak a jogellenes beavatkozások egyéb típusai – például a lopás vagy a csempészet – kezelésére.

1.10 Az Európai Bizottságnak átfogó politikát kell kidolgoznia és végrehajtania a légi közlekedés védelmi intézkedéseinek finanszírozásával kapcsolatban. Ezek az intézkedések a tagállamok azon nemzeti védelmi kötelezettségének részét képezik, hogy megvédjék polgáraikat a terrorizmus veszélyeivel szemben.

1.11 A rendeletet ki kell egészíteni egy olyan mechanizmussal, amely a védelmi intézkedésekre tett jövőbeli javaslatoknak az iparágra gyakorolt hatását értékeli. Ily módon biztosítható, hogy egy-egy intézkedés költsége és kihatása ne legyen aránytalanul nagy a hatékonyságához képest.

2. Bevezetés

2.1 Az Európai Bizottság jogalkotói javaslatának célja a (jelenlegi 2320/2002 rendelet alapján létrehozott) közösségi jogi keretrendszer tisztázása, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által meghatározott nemzetközi követelmények egységes értelmezési alapjának megteremtése, a „kényes” információkhoz való nyilvános hozzáférés megszüntetése, a polgári légi közlekedés védelmi követelményeinek kidolgozása a végrehajtási rendelet révén, azaz a komitológiára vonatkozó 1999/468/EK határozat alapján, amely az Európai Unió tagállamaira és az Európai Bizottságra vonatkozó jogalkotói döntéshozatali eljárást hoz létre.

2.2 A javaslat azon jobb jogalkotás érdekében kíván a létező rendelet helyébe lépni, amelynek négy alapelve az egyszerűsítés, az összehangolás, az egyértelműség és a védelmi szint javítása.

3. Általános megjegyzések

3.1 A javaslat célja a jogi követelmények tisztázása, egyszerűsítése és sikeresebb összehangolása a polgári légiközlekedés-védelem javításának céljával.

3.2 Az idővel nyert tapasztalatok azt mutatják, hogy a rendelet túl részletes, és szükséges egyszerűsíteni.

3.3 Noha az Európai Bizottság tiszteletben tartja a szubsidiaritás elvét, úgy véli, hogy a védelmi intézkedések és eljárások összehangolásának a jelenleginél nagyobb foka lenne kívánatos.

3.4 Ennek eredményeként 25 nemzeti rendszer jött létre a verseny esetleges torzulásának következményével, az ipar pedig nem részesülhetett a közös piac nyújtotta szabadságból.

3.5 A megnövelt összehangoltság az „egyszeri ellenőrzés” elvének is fontos eleme – ezen elv szerint az átszálló és tranzit-utasokat, poggyászokat és rakományokat elég egyszer átvizsgálni, mivel a védelem alapvető szintje elvben megfelelő az indulási repülőtéren. Ez megint egy olyan tényező, amely az erősen versenyorientált piacon működő szereplők, valamint az utasok hasznára szolgál.

3.6 Az Európai Bizottság úgy véli, hogy a folyamatosan kialakuló kockázatok fényében az általános védelmi szint növelése szempontjából a gyors cselekvési/válaszadási képesség a legfontosabb.

3.7 Az Európai Bizottság úgy véli, nem kívánatos a részletes védelmi intézkedéseket és eljárásokat nyilvánosan hozzáférhetővé tenni. Ezek a gondok orvosolhatók azáltal, hogy az üzemeltetési részleteket a végrehajtó jogszabályok tartalmazzák. Az EGSZB szeretné hangsúlyozni annak jelentőségét, hogy az új közös szabályok a csökkent mozgásképességű személyek sajátosságait is figyelembe veszik, az e tárgyban nemrég kidolgozott EGSZB-velemény ajánlásaival összhangban. Míg a biztonsági ellenőrzések és egyéb védelmi intézkedések jogosak és szükségszerűek, további akadályokat képezhetnek, valamint korlátozhatják a csökkent mozgásképességű személyek jogait. Ez aláásná az Európai Bizottság az irányba tett új keletű erőfeszítéseit, hogy a légi közlekedés tekintetében ugyanolyan esélyeket biztosítson a fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyeknek, mint a népesség többi részének.

3.8 Az Európai Parlament és a Tanács 2320/2002/EK rendelete közös szabályokat hoz létre a polgári légi közlekedés védelme területén. E javaslat a jelenlegi jogalkotási aktus helyébe kíván lépni.

3.9 Így a 2320/2002/EK rendelet helyébe egy egyszerűsített és egyértelműbb, általános elveket meghatározó rendelet lépne.

3.10 Az Európai Bizottság által igényelt egyetlen új hatáskör a járatokon alkalmazott védelmi intézkedések szabályait érinti. Ez olyan különféle kérdésköröket fed le, mint a pilótafülkébe való belépés, a szabálytalan utasok vagy a járatokon szolgáló védelmi tisztek („sky marshals”). Az EGSZB a járatokon szolgáló védelmi tisztek bevetését csak kivételes esetekben javasolja.

3.11 A védelmi programok követelménye a jelenlegi, légi közlekedési ágazatban ismert legjobb gyakorlatot tükrözi, és mint ilyen, nem jelent jelentős terhet az iparra vagy a közigazgatásra nézve. A Közösségen belüli légi fuvarozók esetében ezeket a fuvarozó nemzeti hatóságainak kell jóváhagyniuk, és a tagállamoknak, illetve a szabályozó szervezeteknek kölcsönösen el kell ismerniük.

3.12 A 13. cikk meghatározza annak kötelezettségét, hogy minden tagállamnak megfelelésellenőrző tevékenységet kell folytatnia minőségellenőrzési nemzeti program formájában.

3.13 A 14. cikk lehetőséget ad – többek között – a közösségi repülőterek európai bizottsági ellenőrzésére.

3.14 A 17. cikk a jelenlegi, a harmadik országokból érkező járatok védelméről szóló 10. cikk helyébe lép. Kilátásba helyez a Közösség és harmadik országok közötti megállapodásokat, amelyek következtében a közösségi repülőtereken az utasok átszállása, valamint a poggyász és a rakomány átrakodása anélkül történhetne, hogy átvizsgálásra és/vagy kiegészítő védelmi ellenőrzésekre lenne szükség.

3.15 E cél elérésének eszköze közös légiközlekedés-védelmi szabályok és követelmények megállapítása, valamint a megfelelést ellenőrző rendszer felállítása.

3.16 A 2320/2002/EK rendelet tartalmát felül kell vizsgálni az azóta szerzett tapasztalatok fényében, és a rendeletet helyettesíteni kell egy új jogszabállyal, amely a meglévő szabályok egyszerűsítésére, összehangolására és egyértelműsítésére, valamint a védelem fokozására törekszik.

3.17 Mivel a folyamatosan fejlődő kockázattérkéleseknek való megfelelés és az új technológiák bevezetése érdekében a védelmi intézkedések és eljárások alkalmazása terén nagyobb rugalmasságra van szükség, az új jogszabályban meg kell határozni a polgári légi közlekedést a jogellenes beavatkozásoktól védő intézkedések alapelveit.

3.18 Az új jogszabálynak a közösségen belüli légi fuvarozók repülőgépein vagy járatain alkalmazott védelmi intézkedésekre kell vonatkoznia.

4. Részletes megjegyzések

A jogszabályok végrehajtásakor a következőket kell mérlegelni:

4.1 Fontos, hogy a tiltott tárgyak tekintetében közös követelményrendszer jöjjön létre, elkerülendő a védelmi vizsgálatok során kialakuló zűrzavart, illetve vitákat.

4.2 A javasolt rendelkezés mellékletében használják, de nem határozzák meg a „folyamatos és véletlenszerű” kifejezést. A „folyamatos és véletlenszerű” kifejezés meghatározásának beillesztése kulcsfontosságú annak érdekében, hogy ezt az elvet Európa-szerte egységesen értelmezzék a védelmi ellenőrzések tekintetében.

4.3 Szigorúbb intézkedéseket csak akkor lehessen foganatosítani, ha azokat a tagállamok hatóságai által kockázatértékelés révén azonosított konkrét terrorista fenyegetésekre adott válaszként alkalmazzák. A szigorúbb intézkedések alkalmazása ellentétes a légi közlekedés védelmét célzó intézkedések Európai Unión belüli harmonizációjára, illetve az „egyszeri ellenőrzés” övezetének létrehozására irányuló törekvésekkel. Minden további, a tagállamok által a jövőben megkövetelt elrettentő, illetve megelőző jellegű védelmi intézkedést a repülőter üzemeltetőjével való teljes körű konzultáció keretében kell meghozni, továbbá az adott tagállamnak ki kell fizetnie a további védelmi intézkedések költségeit, a kormányzat azon nemzeti védelmi kötelezettségének részeként, hogy megvédje polgárait a terrorista tevékenységekkel szemben.

4.4 Egyes légitársaságok nem engedélyezik a fém evőeszközök, pl. kések és villák használatát, míg mások igen, úgyhogy a légi fuvarozók közötti szabványosítást támogatni kell.

4.5 Míg az olló és körömrészelő a tiltott tárgyakhoz tartozik, az üveg palackok nem, holott ez utóbbiak is halálos fegyverként használhatók, főként törött állapotban. Javasoljuk, hogy valamennyi „duty free-ből” származó, illetve az összes repülőgép-fedélzeten szállított palack műanyagból készüljön. Ellenkező esetben ezeket a repülőgép őrizetében kell tárolni, a többi csomaggal együtt. Erről a végrehajtás előtt nemzetközi szinten meg kell majd állapodni.

4.6 Az is fontos, hogy az olyan mentőkészülékeket, mint például a poroltó vagy a biztonsági szekercse a személyzet számára fenntartott szekrényekben helyezték biztonságba, és hogy az utasok ehhez ne férhessenek hozzá könnyen.

4.7 Az El Al légitársaság járatán történt bombarobbanáshoz hasonló esetek megelőzése végett fontos, hogy a légitársaságok

lehetőségeik szerint megerősített tartályokat használjanak csomagtárolás céljából.

4.8 A biztonság érdekében a nemzeti hatóságoknak szorosan nyomon kell követni az utasok részére felszolgálható szeszes italok mennyiségét, illetve a szeszes ital fogyasztásával összefüggő biztonsági incidenseket.

4.9 Míg a pilótafülkébe való behatolás elől megerősített ajtó nyújt védelmet, a géprabló behatolhat az igen gyakran a pilótafülke szomszédságában elhelyezkedő mellék helyiség vékony falán keresztül. Ezért a mellék helyiség falát is meg kellene erősíteni.

4.10 A 11. cikknek vonatkozni kellene a légitársaságokra, illetve a speditőrre is, aki gyakran védelmi berendezéseket is szállít.

4.11 A melléklet 11. részét illetően fontos, hogy az összes védelmi oktatót hivatalos képzési központokban, mint például az Európai Biztonsági Képzőintézetben (EASTI) képezzék ki annak érdekében, hogy az ICAO biztonsági képzési modulok oktatása egységes legyen. A nemzeti hatóságokat arra kellene kötelezni, hogy nemzeti képzési programokat hozzanak létre EASTI képesítésű oktatók bevonásával.

4.12 A melléklet 4. részének 4.3. pontját illetően (a kitoloncoltak stb. megnövekedett számára való tekintettel) a nemzeti hatóságot kötelezni kellene arra, hogy minimum időszakot szabjon meg a légi fuvarozók/repülőterek/légi személyzet előzetes értesítésére a potenciálisan veszélyes utasok tervezett szállítására való felkészülés érdekében, amennyiben ez menetrendszerű kereskedelmi járatokat érint.

Brüsszel, 2006. április 20.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND
