

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye A polgárok védelme a légi közlekedésben

(2009/C 100/07)

2008. január 17-én az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy Eljárási Szabályzata 29. cikkének (2) bekezdése alapján saját kezdeményezésű véleményét dolgoz ki a következő tárgyban:

A polgárok védelme a légi közlekedésben

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2008. szeptember 24-én elfogadta véleményét. (Előadó: Thomas McDONOGH.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság október 21-én, 22-én és 23-án tartott, 448. plenáris ülésén (az október 23-i ülésnapon) 94 szavazattal, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Ajánlások

1.1 Az EGSZB a polgári légi közlekedés biztonságára vonatkozó közösségi szabályozás meglévő közös jogi normáin túl külön a repülőtéri biztonsági szolgálatokra vonatkozó, a lehető legmagasabb szinten egységesített normák kialakítását ajánlja.

1.2 Az EGSZB véleménye szerint ki kell zárni a repülőtéri biztonsági tevékenységek köréből mindazokat a szolgáltatásokat, amelyek egyebek mellett: csődbe mentek, vagy felszámlolás alatt állnak, csőd eljárás tárgyát képezik, szakmai magatartásuk miatt elmarasztaló ítélet tárgyát képezték, bizonyítottan súlyos szakmai gondatlanságot követtek el, nem teljesítették társadalombiztosítási járulék-fizetési kötelezettségeiket, elmulasztották adófizetési kötelezettségeiket, valamely pályázat során súlyosan félrevezető információt adtak magukról, vagy elhallgattak bizonyos információkat, illetve nem szerepelnek a szakmai nyilván tartásban (ha a nemzeti jogszabályok azt megkövetelik). A repülőtéri biztonsági szolgáltatások nyújtóinak belső toborzási mechanizmussal kell rendelkezniük, biztosítaniuk kell a személyzet megfelelő képzését, és biztosítékot kell nyújtaniuk a szerződés végrehajtása során felmerülő potenciális felelősségekre.

1.3 Az EGSZB jogilag kötelező hatályú képzési óraszám-kötelezettség és kötelező képzési rend bevezetését ajánlja a biztonsági személyzet számára az Európai Unió mind a 27 tagállamában.

1.4 Az EGSZB-nek meggyőződése, hogy az intézkedéseknek világosnak és tömörnek kell lenniük.

1.5 Az EGSZB szükségesnek tartja, hogy a légitársaságokat, repülőtereket és biztonsági szolgálatokat egyértelműen tájékoztassák a biztonsági intézkedéseket tartalmazó jogszabályok alkalmazásáról, és szigorú feltételek mellett közvetlen hozzáférést biztosítsanak ezekhez a szabályokhoz a légitársaságok, repülőterek és biztonsági szolgálatok részére.

1.6 Az EGSZB úgy véli, hogy a Közösség jogrendjében szükséges követelmény az, hogy az Európai Unió Hivatalos Lapjában

közvetégyék mindazon biztonsági intézkedéseket tartalmazó végrehajtási jogszabályok nem kényes részét, amelyek kötelezettségeket írnak elő, vagy korlátozzák az utasok jogait; továbbá az, hogy a biztonsági intézkedéseket félévente felülvizsgálják.

1.7 Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy kezdeményezze a légi közlekedés keretében bűncselekmény – például terrortámadás – áldozatául esett utasok kompenzálását.

1.8 Az intézkedéseknek elő kell mozdítaniuk a biztonsági pálya elismerését és az ezen a pályán dolgozók szakmai fejlődését.

1.9 Az intézkedéseknek ki kell küszöbölniük a többszörös biztonsági ellenőrzéseket, az egész EU-ban életbe léptetve az „egykapus” biztonság koncepcióját. Elő kell mozdítani a harmadik országok biztonsági intézkedéseinek elismerését.

1.10 Az intézkedéseknek helyzetre szabott, innovatív koncepciót kell kidolgozniuk, amely a biztonság veszélyeztetése nélkül lehetővé teszi, hogy a személyzetre és az utasokra külön-külön biztonsági intézkedések vonatkozzanak.

1.11 Az EGSZB szerint a légi közlekedés biztonságának prioritásként kell szerepelnie a biztonsággal kapcsolatos kutatásoknak nyújtott támogatások elosztásakor.

1.12 Feltétlenül szükség van arra, hogy az Európai Bizottság független értékelést készítsen a technológiákról és a technológiai követelményekről. Az EGSZB szerint ennek a független értékelésnek az alapján kellene összeállítani a légi közlekedés biztonsága terén alkalmazott technológiai szabványokat és a jóváhagyott szolgáltatók központi nyilvántartását.

1.13 Az EGSZB-nek meggyőződése, hogy a tagállamok között összehangoltabb megközelítésre van szükség a terrorizmus és a szervezett bűnözés elleni küzdelem terén. Továbbá a pontosabban meghatározott – kötelezettségeket előíró vagy az utasok jogait korlátozó – tagállami szintű intézkedéseknek kockázátértékelésen kell alapulniuk, és tekintettel kell lenniük az emberi méltóságra; ezeket az intézkedéseket félévente felül kell vizsgálni, és ezekről az utazóközönséget nyíltan tájékoztatni kell.

2. Bevezetés

2.1 A 2001. szeptember 11-i tragikus eseményeket követően az Európai Parlament és a Tanács keretrendeletet fogadott el a polgári légi közlekedés biztonságára vonatkozó közös szabályok megállapításáról⁽¹⁾. Ez a rendelet a polgári légi közlekedés területén alkalmazott közösségi megközelítés főbb rendelkezéseit és közös normáit tartalmazza. A közösségi szabályozás a közös alapvető normák lefektetése mellett – a terrortámadások tagállamonként, repülőterenként, illetve légitársaságokként változó szintje miatt – lehetővé teszi a tagállamok (vagy akár az egyes repülőterek) számára magasabb szintű normák kialakítását.

2.2 2005-ben az Európai Bizottság a polgári légi közlekedés biztonságára vonatkozó keretrendelet felülvizsgálatát kezdeményezte⁽²⁾, ennek nyomán az Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsának tagjai között 2008. január 11-én kialakult végleges konszenzus alapján 2008. március 11-én elfogadásra került az új, 300/2008/EK keretrendelet⁽³⁾. A felülvizsgálat célja a jogszabályi előírások egyértelműbbé tétele, egyszerűsítése és további harmonizálása volt, a polgári légi közlekedés általános biztonságának megerősítése érdekében.

2.3 A keretrendelet felülvizsgálatának lendületét ki kell használni, hiszen alapvető változást jelent a polgári légi közlekedés biztonságára vonatkozó szabályokban. A közös közlekedéspolitikai egyike volt az Európai Közösség első közös politikáinak. Ezen a politikán belül a légi közlekedésnek létfontosságú szerepe van a személyek és az áruk szabad mozgása szempontjából, amely az Európai Közösség alapvető célkitűzései közé tartozik. A polgároknak az a joga, hogy szabadon utazhassanak egyik tagállamból a másikba, a testi épségük védelméhez való jogot is magába foglalja. Ezenkívül a légiközlekedési rendszer (például terrortámadás miatti) zavarra súlyos negatív hatással jár az európai gazdaság egésze. A biztonság tehát változatlanul kulcsfontosságú eleme a légi közlekedés sikerének.

2.4 A légi közlekedés biztonságával kapcsolatos számos kezdeményezés ellenére a polgári légi közlekedés biztonságának jelenlegi keretszabályozása nem oldja meg az utasok, légitársaságok, repülőterek és biztonsági szolgálatok bizonyos alapvető problémáit. A légiközlekedési ágazatnak világosabb, átfogóbb és összehangoltabb intézkedésekre van szüksége. A légiközlekedés-biztonsági politikának ezért általánosságban arra kell törekednie, hogy világos, hatékony és átlátható keretszabályozást hozzon létre és emberarcú biztonságot teremtsen.

3. A magánkézben levő biztonsági szolgálatok jóváhagyásának szükségessége

3.1 Mivel a biztonság a légiközlekedési rendszer működésének létfontosságú feltétele, a polgári légi közlekedés biztonsá-

gára vonatkozó közösségi szabályozás meglévő közös jogi normái mellett külön a repülőterei biztonsági szolgálatokra vonatkozó normák kialakítására is szükség van. A gyakorlatban a biztonsági szolgálatokat sokszor egyszerűen az alacsonyabb ár alapján választják ki, feladatuk érzékeny jellege ellenére. Az ilyen specifikus normákat is tartalmazó új, kötelező szabályozásnak iránymutatást kell adnia a légiközlekedés-biztonsági szolgálatok minőségi kritériumok alapján történő kiválasztására és alkalmazására.

3.2 A biztonsági szolgálatokra vonatkozó kritériumok kiválasztása és alkalmazása során többek között figyelembe kell venni a biztonsági szolgálat pénzügyi és gazdasági kapacitását, a pénzügyi átláthatóságot, illetve a technikai képességeket és kapacitást – mindezeknek a kritériumoknak kivétel nélkül a szolgálat minőségének javítását kell célozniuk.

3.3 Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) a közel-múltban önszabályozási kezdeményezést indított útjára egy Minőségi Charta formájában, a biztonsági szolgálatok személyzetének képzésére vonatkozó melléklettel kiegészítve. A dokumentumban kiemelt elvek a magánkézben levő biztonsági szolgálatok jóváhagyásának alapjául szolgálhatnak, és bizonyíthatnák, hogy a szektor mindent megtesz, hogy kiváló minőségű szolgálatot nyújtson.

3.4 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság kötelező jogi érvényű minőségi kritériumok bevezetését javasolja a magánkézben levő légiközlekedés-biztonsági szolgálatok tekintetében. A repülőterei biztonsági tevékenységek köréből többek között azokat a szolgáltatókat lehetne kizárni, amelyek: csődbe mentek vagy felszámolás alatt állnak, csődeljárás tárgyát képezik, szakmai magatartásuk miatt elmarasztaló ítéletet hoztak ellenük, bizonyítottan súlyos szakmai gondatlanságot követtek el, nem teljesítették társadalombiztosítási járulékközfizetési kötelezettségeiket, elmulasztották adófizetési kötelezettségeiket, valamely pályázat során súlyosan félrevezető információt adtak magukról vagy elhallgattak bizonyos információkat, illetve nem szerepelnek a szakmai nyilvántartásban – ha a nemzeti jogszabályok azt megkövetelik. A repülőterei biztonsági szolgáltatások nyújtóinak emellett belső toborzási mechanizmussal kell rendelkezniük, biztosítaniuk kell a megfelelő képzést, és biztosítékot kell nyújtaniuk a szerződés végrehajtása során felmerülő potenciális felelősségekre.

3.5 Ezen túlmenően az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság azt javasolja, hogy vezessenek be jogilag kötelező hatályú képzési óraszám-kötelezettséget és kötelező képzési rendet a biztonsági személyzet számára az Európai Unió mind a 27 tagállamában.

4. A biztonsági személyzet hátterére vonatkozó ellenőrzések elismerése

4.1 A légiközlekedés-biztonság jelenlegi és jövőbeli keretszabályozásának értelmében a biztonsági személyzet tagjainak munkába állásukat megelőzően külön képzésen és háttérellenőrzésen kell keresztülmenniük. Létfontosságú, hogy egy jövőbeli biztonsági ügynök ne rendelkezzen terrorista- vagy bűnözői csoportokhoz köthető múlttal vagy kapcsolatokkal, illetve büntetett előélettel, hiszen munkája a légiközlekedés-biztonsági rendszer kulcseleme.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2320/2002/EK rendelete (2002. december 16.) a polgári légi közlekedés biztonsága területén közös szabályok létrehozásáról, HL L 355., 2002.12.30., 1. o.

⁽²⁾ COM (2003) 566, Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a polgári légi közlekedés biztonsága területén közös szabályok létrehozásáról szóló 2320/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról – HL C 96., 2004.

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről, HL L 97., 2008.4.9., 72. o.

4.2 Jelenleg a háttér ellenőrzését a nemzeti hatóságok végzik el, rendszerben az igazságügy- vagy a belügyminisztérium, kizárólag saját joghatóságuk keretében. Következésképpen a tagállamok többsége nem ismeri el kölcsönösen ezt az előfeltételt. Ennek a kérdésnek különös jelentősége van a munkavállalók szabad mozgását tekintve, amely a Római Szerződés által megállapított alapvető szabadságjogok egyike.

4.3 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság sürgeti, hogy az Európai Unió Tanácsa és az Európai Bizottság az igazságügyi és rendőrségi együttműködés területén meglévő hatáskörén belül gondolkozzon el a fenti kérdéstről.

5. Egykapus biztonság

5.1 Az Európai Unió légiközlekedés-biztonsági hatásköre egy – valamennyi EU-tagállam által következetesen alkalmazott – közös európai keretszabályozás kialakítását szolgálja. Mivel az EU szintjén kidolgozott szabályokat minden tagállamnak alkalmaznia kell, logikus következmény volna az uniós biztonsági szabványok tagállamok közötti kölcsönös elismerése – ez az egykapus biztonság koncepciója. Az egyik uniós tagállamból a másikba tartó utasokat, poggyászokat vagy szállítmányokat biztonságosnak kell tekinteni, és ezért nem kellene további biztonsági átvilágításnak alávetni a célállomás előtti uniós átszállási ponton.

5.2 Az egykapus biztonság elvét a korábbi uniós szintű szabályozás is elismerte, és a légiközlekedés-biztonság új keretszabályozása is megerősíti. A biztonsági normák tagállamok közötti kölcsönös elismerése azonban ennek ellenére továbbra sem érvényesül az EU-n belül. A fenyegetettség tagállamok közötti eltérő szintjére alapozva egyes tagállamok szigorúbb biztonsági intézkedéseket vezettek be a saját biztonságukat érő fenyegetések csökkentése érdekében.

5.3 A biztonsági szabványok el nem ismerése az EU-n belül a többszörös ellenőrzések elszaporodását eredményezi, melyek nemcsak késedelmeket és többletköltséget jelentenek a légitársaságok számára, hanem egyben olyan erőforrások lekötését is, amelyeket a sebezhetőbb pontok védelmére jobban fel lehetne használni.

5.4 Az egykapus biztonság egész EU-ban alkalmazandó elvét más országok vonatkozásában is meg kell fontolni. Semmi okunk rá, hogy a fejlett légiközlekedés-biztonsági rendszerrel rendelkező országokból – például az Egyesült Államokból vagy Izraelből – érkező repülőgépeket „kockázatosnak” tekintsük. A normák kölcsönös elismerése a „hasonlóan gondolkodó” országok esetében is megvalósulhatna, kiegyensúlyozottabb globális biztonsági rendszert eredményezve, amely minden erőfeszítést a valós fenyegetésre összpontosítja.

5.5 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság ezért arra sürgeti az Európai Bizottságot, hogy gondoskodjon az egykapus biztonság elvének általános érvényesüléséről az EU-ban, ami azt jelenti, hogy az egyik EU-tagállamból egy másikba érkező repülőgépeket „biztonságosnak” kell tekinteni. Az EGSZB nyomatékosan kéri az Európai Bizottságot, hogy érjen el gyors előrelépést a harmadik országok biztonsági szabványainak elismerése terén, ha azok egyenértékűnek tekinthetők, különös tekintettel az Egyesült Államokra.

6. Differenciálás

6.1 Tekintettel a légi utasok számának következő évekre előrejelzett jelentős növekedésére, az utasok és poggyászok biztonsági átvizsgálásának jelenlegi modellje nem fenntartható. Jelenleg minden utast ugyanúgy vizsgálnak át, és mindenkinek azonos biztonsági ellenőrzési eljárásról kell keresztülmennie. Ez a sok terhet jelentő eljárás az utasok panaszainak legfőbb tárgya az utazással kapcsolatos tapasztalatok értékelésekor. Az utasok elégedetlenségét tovább növeli az a közismert tény, hogy az utazók zöme semmilyen fenyegetést nem jelent sem a repülőtérré, sem a repülőjáratra.

6.2 A légiközlekedés-biztonság rendelkezésre álló erőforrásai rendkívül csekélyek. Először is különbséget kell tenni a valószínű és a lehetséges között. Az egész rendszer hitelességének alapja, hogy képes legyen kezelni a valószínű fenyegetéseket, és hogy ne próbálja a lehetséges kockázatok 100 %-át lefedni. A valószínű fenyegetések azonosításának a fenyegetés felbecslésén és a megfelelő intézkedések alkalmazásához kapcsolódó kockázat értékelésén kell alapulnia.

6.3 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság arra kéri az Európai Bizottságot, hogy fontolja meg az utasok módszeres biztonsági ellenőrzésére alapuló megközelítés helyett az utasok proaktív differenciálásának bevezetését, amely az információgyűjtést a véletlenszerű intézkedések elrettentő hatásával ötvözi.

7. A kutatási és fejlesztési támogatások elosztása a biztonság területén

7.1 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság üdvözlöi a 7. kutatási keretprogram biztonsági kutatással kapcsolatos, 1,2 milliárd eurós előirányzatát. A légi közlekedés biztonságát – a légiközlekedési szektor növekvő költségei, illetve a széles körű társadalomra tett hatása miatt – prioritásként kell kezelni az alapok elosztásakor. Ezen túlmenően fontos, hogy a kiválasztott projekteknek összhangban kell lenniük a fejlesztések alatt álló politikákkal, és hogy megfelelő források álljanak rendelkezésre az ehhez kapcsolódó szükséges kutatásokra, például a folyékony robbanószerek kimutatására alkalmas technológiák, vagy az egyéb – pl. biometrikus – észlelési technológiák kutatására.

7.2 A fentiekből következően az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság arra kéri az Európai Bizottságot, hogy az adófizetők befizetéseiből származó források optimális felhasználását szem előtt tartva koordinálja belső eljárásait.

7.3 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság források elkülönítését javasolja a technológiák és az Európai Bizottság által felállított technológiai követelmények független értékelésére. A független értékelés alapján kellene összeállítani a légi közlekedés biztonsága terén alkalmazott technológiai szabványokat és a jóváhagyott szolgáltatók központi nyilvántartását.

8. A biztonsági személyzet toborzásának és megtartásának nehézségei

8.1 Egyes tagállamokban a repülőtereknek, illetve biztonsági szolgálatoknak jelentős nehézséget okoz a biztonsági személyzet toborzása. A biztonsági személyzet szerepének fontossága miatt természetesen egyre szigorúbbak a kiválasztási kritériumok. A „tisztá” háttér ellenőrzése mellett egy vagy több idegen nyelv ismerete és az eljárások megértéséhez és a problémás utasok kezeléséhez szükséges képzettségi szint is alapkövetelmény lett, ami leszűkítette a lehetséges jelöltek körét.

8.2 További problémát jelent, hogy a személyzet toborzását, illetve megfelelő képzését követően a személyzet megtartása rendkívüli nehézségekbe ütközik. A szükségszerű rugalmas munkaidő, az állandó stressz és a viszonylag alacsony bérek miatt a biztonsági ór foglalkozása sokak szemében kevésbé vonzó. Ezen túlmenően a társadalmi elismerés és a szakmai előmeneteli lehetőségek hiánya is az ágazatban dolgozó szakemberek számának csökkenését eredményezi.

8.3 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság meggyőződése szerint az Európai Bizottság fontos szerepet játszhat ezen a társadalmi területen, az egész Európai Unióban népszerűsítve a biztonsági ügynöki pálya előnyeit, konkrétan visszaadva ennek a fontos foglalkozásnak a rangját.

9. Elszámoltathatóság

9.1 A légiközlekedési ágazat sokat fektet be a kiváló minőségű szolgáltatások nyújtásába, de ugyanakkor olyan akadályokba ütközik, amelyek megnehezítik a jogi előírások világos átlátását, és ezzel gátolják azok minőségi végrehajtását.

9.2 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság szerint a javasolt intézkedéseknek világosaknak és annyira egyszerűen megfogalmazottaknak kell lenniük, amennyire csak kivitelezhető. A jelenlegi szabályok gyakran különböző jogi aktusokban elszórt szabályok egész sorát jelentik, számos kivétellel és azok kivételeivel. Az eredmény egy komplex előíráshalmaz, amely a hatékonyság elősegítése helyett a személyzetnek fokozott stresszt, az utasoknak késéseket és kellemetlenségeket jelent.

9.3 A biztonsági intézkedések végső felhasználói, azaz a légitársaságok, repülőterek és biztonsági szolgálatok, amelyek az intézkedéseket alkalmazzák, nem rendelkeznek a szabályokhoz közvetlen hozzáféréssel. A kulcsfontosságú szolgáltatóktól – légitársaságoktól, repülőterektől, biztonsági szolgálatoktól – elvárják, hogy pontosan kövessék a szabályozást, miközben nem kapnak közvetlen tájékoztatást a szabályokról, pedig az Európai Közösséget létrehozó szerződés 254. cikke előírja, hogy a rendeleteket közzé kell tenni az Európai Unió Hivatalos Lapjában, és képtelenség elvárni a szolgáltatóktól olyan szabályok alkalmazását, amelyekről elvileg nem kellene tudniuk. A folyamatban lévő C-345/06. sz., ismertebb nevén „Heinrich”-ügyben Eleanor Sharpston főügyész kiadott egy véleményt, amelyben a légiközlekedés-biztonságra vonatkozó végrehajtási rendelet semmissé nyilvánítását javasolja. A főügyész szerint a 2320/2002/EK rendelet melléklete esetében – amely egyebek közt a kézipoggyászban nem szállítható tárgyak jegyzékét is tartalmazza – a közzététel tartós és szándékos elmaradása olyan súlyú hiányosság, amely a közösségi jogrendszeren belül nem tolerálható⁽¹⁾.

9.4 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság szerint a fentiek alapján a biztonsági intézkedéseket végrehajtó légitársaságoknak, repülőtereknek és biztonsági szolgálatoknak világos és közvetlen tájékoztatást kell kapniuk ezekről az intézkedésekről, és – szigorú feltételek mellett – közvetlen hozzáférést kell biztosítani számukra a szabályokhoz. Aligha segíti elő a kiváló minőségű szolgáltatást az, ha a magánkézben levő biztonsági szolgálatok úgy kötelesek alkalmazni a biztonsági intézkedéseket, és bizonyos mértékig felelni is azokért, hogy nincs lehetőségük közvetlenül tájékozódni róluk. A szabályok bizalmas jellege miatt ugyanakkor meg kell határozni, és támogatni kell a bizalmasság tiszteletben tartásának garanciáit. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság szerint továbbá az EK-Szerződés 254. cikkének megfelelően az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzé kell tenni a 2320/2002/EK rendelet végrehajtási jogszabályainak azokat a nem érzékeny részeit, amelyek kötelezettségeket írnak elő, vagy korlátozzák az utasok jogait, továbbá a kötelezettségeket előíró vagy az utasok jogait korlátozó biztonsági intézkedéseket félévente felül kell vizsgálni. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság elismeri, hogy az eltérő kockázati szintek miatt a pontosan meghatározott intézkedések meghozatalának is a tagállamok hatáskörébe kell tartoznia. Ugyanakkor az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság szerint a tagállamok között összehangoltabb megközelítésre van szükség a terrorizmus és a szervezett bűnözés elleni küzdelem terén. Továbbá a pontosabban meghatározott – kötelezettségeket előíró vagy az utasok jogait korlátozó – tagállami szintű intézkedéseknek kockázatértékelésen kell alapulniuk, és tekintettel kell lenniük az emberi méltóságra; ezeket az intézkedéseket félévente felül kell vizsgálni, és ezekről az utazóközönséget tájékoztatni kell.

10. A terrortámadások következményei

10.1 Az Európai Közösség egyik célkitűzése a személyek és az áruk szabad mozgása. Az Európai Közösség továbbá elkötelezte magát egy közös közlekedéspolitiká kialakítása, valamint az emberi jogok – köztük az élethez és a tulajdonhoz való jog – védelme mellett.

⁽¹⁾ Eleanor Sharpston főügyész véleménye a C-345/06. sz. ügyben, 2008. április 10., www.curia.europa.eu

10.2 A Cowan-ügyben⁽¹⁾ az Európai Bíróság megállapította, hogy miközben a közösségi jog garantálja a természetes személyek számára, hogy szabadon közlekedhessenek egyik tagállamból a másikba, az adott személy testi épségének – az adott tagállam polgáraival és az ott tartózkodókkal azonos szintű – védelme is ennek a szabadsá jognak a velejárója. Az Európai Unió Tanácsa mindezt a 2004/80/EK tanácsi rendeletben azzal egészítette ki, hogy a bűncselekmények áldozatainak nyújtott kompenzációra irányuló intézkedéseket a fenti célkitűzés elérésének részeként kell tekinteni. Ezeket az elveket kell alkalmazni a polgári légi közlekedés területén elkövetett terrortámadások áldozataival szemben is.

10.3 Az Európai Tanács 1999. október 15–16-i, tamperei ülésén minimumkövetelmények kidolgozását szorgalmazta a bűncselekmények áldozatainak védelme érdekében, különös tekintettel az áldozatok igazságszolgáltatáshoz való hozzáférése és a kártérítéshez való jogra, utóbbiba a jogi költségeket is beleértve.

10.4 Tekintettel arra, hogy a légitársaságok, repülőterek és a biztonsági szektor a kutatáson keresztül jelentős beruházásokat eszközölnek a magas színvonalú szolgáltatásokba, és ezzel hozzájárulnak a társadalom biztonságához, miközben a terrortámadások megelőzése végső soron nem az ő hatáskörük, a terrortámadások áldozatainak nyújtandó kompenzáció kérdésében az Európai Uniónak kell lépéseket kezdeményeznie.

10.5 Jelenleg nem létezik európai szintű szabály a terrortámadás áldozatainak nyújtandó kompenzációról. Az áldozatok sorsa a bírósági eljárások eredményétől, illetve a tagállamok által soron kívül felajánlott megoldásoktól függ. A közös európai szabályozás hiányának egyik következménye az, hogy nemzeti felelősségi szabályokat kell alkalmazni, ami nem elegendő, és nem jelent garanciát a polgárok számára a terrortámadások messzire nyúló következményeivel szemben. Példaként megemlíthető, hogy a kártérítésre igényt tartó áldozatoknak hosszú bírósági eljárásokat kell kezdeményezniük a terroristák ellen, akiket nem könnyű felkutatni, és akik nem feltétlenül rendelkeznek az áldozatok kompenzálásához szük-

séges pénzügyi eszközökkel. Továbbá a különböző szereplők – légitársaságok, repülőterek, magánkézben levő biztonsági szolgálatok – ellen jogi eljárások indulhatnak, és a nemzeti felelősségmegosztási rendszer alapján akár korlátlan felelősség is hárulhat rájuk. A meglévő biztosítási megoldások nem kielégítőek: a légitársaságok, repülőterek és magánkézben levő biztonsági szolgálatok magas biztosítási díjak mellett csak korlátozott garanciát nyernek. Ezek a magánszférabeli szereplők nyilvánvalóan nincsenek abban a helyzetben, hogy megfelelően kártalanítsák az áldozatokat, és senki sem kívánja, hogy magánszereplők fizessék meg az állami politikák ellen irányuló cselekedetek árát.

10.6 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság fel kívánja hívni a figyelmet az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 308. cikkére, amely önálló fellépésre hatalmazza fel a Közösséget, amennyiben két feltétel teljesül. Először is, a fellépésnek szükségesnek kell lennie ahhoz, hogy a Közösség valamely célkitűzése megvalósuljon; másodszor pedig akkor nyílik lehetőség a fellépésre, ha az EK-Szerződés valamely másik cikkében nem biztosítja az ehhez szükséges hatásköröket.

10.7 Mindezt szem előtt tartva az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság lehetséges megoldásként azt javasolja, hogy az EU az Európai Közösséget létrehozó szerződés 308. cikke alapján kezdeményezze a terrortámadások áldozatainak kártalanítását. Közösségi fellépés szükséges ugyanis a személyek és áruk szabad mozgásának biztosítása, a légiközlekedési rendszer működé- sének megóvása, valamint a polgárok élethez és tulajdonhoz való jogának védelme érdekében.

10.8 Ebben a véleményben az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság más ágazatok (pl. nukleáris energia, tengerészet stb.) esetében követett elvek alkalmazását javasolja az Európai Bizottság és az Európai Unió Tanácsa részére. Közelebbről: szigorú, korlátozott felelősséget, amely egyetlen szereplőre összpontosul, de amelynek fenntarthatóságát hárompillérű felelősség-megosztási rendszer védi, amelynek fedezetét egy biztosítás, az összes érdekelt fél által finanszírozott pénzalap, illetve egy állami beavatkozás biztosítja.

Kelt Brüsszelben, 2008. október 23-án.

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Mario SEPI

⁽¹⁾ EB, Ian William Cowan kontra Trésor public, 186/87. sz. ügy, www.curia.europa.eu