



LENNUTRANSPORT: TSIVIILLENNUNDUSJULGESTUS

Lennundusjulgestuse (mitte segi ajada lennundusohutusega^[1]) ülesanne on hoida ära kuritahtlike tegusid õhusõiduki ning selle reisijate ja meeskonna vastu. 2001. aastal aset leidnud kohutavate rünnakute järel on EL võtnud tsiviillennunduse kaitseks vastu terve rea julgeolekueeskirju. Tekkivate riskide käsitlemiseks ajakohastatakse neid eeskirju regulaarselt. Liikmesriikidele on jäetud õigus kohaldada rangemaid meetmeid.

ÕIGUSLIK ALUS

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

EESMÄRGID

Lennundusjulgestuse eesmärk on hoida ära õigusvastaseid tegusid, eelkõige vältides selliste ohtlike objektide nagu relvade ja lõhkeainete sattumist õhusõidukile. Küsimus on olnud juba aastakümneid kõrgendatud tähelepanu all, kuid 2001. aasta septembri terrorirünnakute järel sai sellest keskne probleem. Sellest ajast saadik on selle valdkonna reguleerivat raamistikku kogu maailmas märkimisväärselt laiendatud nii riikide tasandil, rahvusvahelise koostöö ja lepingute kaudu kui ka Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni^[2] (ICAO) ning Chicago konventsiooni 17. lisa ja sellega seotud julgestusauditite ülemaailmse kava^[3] (USAP) kaudu. Mis puutub Euroopa Liitu, siis on viimane välja töötanud asjakohase ja regulaarselt ajakohastatava tegevuspoliitika, mille abil käsitleda tekkivaid riske ja ohte ning tehnoloogilisi muutusi.

SAAVUTUSED

2001. aasta septembri terrorirünnakute järel võeti vastu määrus (EÜ) nr 2320/2002^[4], et kaitsta tsiviillennundust ning luua alus Chicago konventsiooni 17. lisa ühiseks

[1]Lennundusohutus on seotud õhusõiduki projekteerimise, tootmise, hoolduse ja käitamisega (3.4.9).

[2]Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) on ÜRO spetsialiseeritud asutus, mis asutati 7. detsembril 1944 allkirjastatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga (tuntud ka Chicago konventsiooni nime all) ja mille lepinguosalisteks on praegu 191 riiki. Eelkõige kehtestab ICAO standardid ja soovituslikud tavad, mille lepinguriigid peavad jõustama, kuid nende nõuetekohase kohaldamise tagamiseks puudub siduv mehhanism.

[3]Chicago konventsiooni 17. lisa sätetatakse rahvusvahelise lennutranspordi julgeoleku kaitse standardid ja soovituslikud tavad. Julgestusauditite ülemaailmne kava (USAP) käivitati 2002. aastal, et jälgida nende standardite täitmist ICAO lepinguosaliste riikide poolt.

[4]EÜT L 355, 30.12.2002, lk 1.



tõlgendamiseks liikmesriikide poolt. 2008. aasta märtsis asendati see määrusega (EÜ) nr 300/2008^[5].

Euroopa Parlament ja nõukogu võtsid nimetatud määruse vastu eesmärgiga sätestada lennundusjulgestuse ühiseeskirjad ja põhistandardid ning luua nende täitmise järelevalve süsteemid. Seda täiendab terve rida komisjoni poolt komiteemenetluse teel vastu võetud määrusi (ühiseid põhistandardeid täiendavad üldmeetmed ja nende standardite rakendamiseks vajalikud üksikasjalikud meetmed^[6]). Olgu märgitud, et rakenduseeskirjad, mis sisaldavad tundlikku julgeolekuteavet, ei ole avalikud. ELi reguleeriv raamistik põhineb ühistel siduvatel standarditel ning alljärgnevatel aluspõhimõtetel.

- Iga liikmesriik vastutab oma territooriumilt väljuvate lendude turvalisuse eest (ICAO poolt sätestatud vastuvõtva riigi vastutus).
- Kõik reisijad ja töötajad ning kogu pagas peavad läbima enne pardaleminekut läbivaatuse. Last, post ja pardavarud peavad samuti läbima enne laadimist läbivaatuse, välja arvatud juhul, kui nende suhtes kohaldatakse asjakohaseid turvakontrolli meetmeid.
- Liikmesriikidele on jäetud õigus kohaldada rangemaid turvameetmeid, kui nad seda vajalikuks peavad.

ELi reguleeriv raamistik hõlmab kõiki lennutranspordiahela komponente, mis võivad mõjutada õhusõiduki ja/või taristu turvalisust. Selle alla kuuluvad lennujaam, õhusõiduk, reisijad, pagas, last, lennujaama- ja pardavarud ning turvatöötajad ja -varustus. ELi eeskirju kohaldatakse liidu kõigi tsiviillennundusele avatud lennujaamade, kõigi neis lennujaamades teenuseid osutavate ettevõtjate, sealhulgas lennuettevõtjate, ning kõigi teiste sellistele lennujaamadele või nende kaudu kaupu või teenuseid pakkuvate ettevõtjate suhtes, kes kohaldatakse lennundusjulgestusstandardeid^[7]. Kohaldatavad julgestusstandardid võivad siiski olla vastava õhusõiduki/toimingu/lennuliiklusega proportsionaalsed.

Sellega seoses määrab iga liikmesriik ühe ametiasutuse, kes vastutab lennundusjulgestuse seaduse rakendamise koordineerimise ja järelevalve eest, ning koostab ka siseriikliku tsiviillennunduse julgestusprogrammi (milles sätestatakse kõigi asjaomaste ettevõtjate rollid ja kohustused) ja rakendab seda. Samuti koostavad liikmesriigid siseriikliku lennundusjulgestuse järelevalve programmi (et teha kindlaks ettevõtjate nõuetele vastavuse tase ja pakkuda meetmeid puuduste kõrvaldamiseks) ning rakendavad seda, määravad rikkumiste puhul karistusi ja teevad koostööd komisjoniga, kui viimane korraldab inspekteerimisi, et kontrollida ELi lennundusjulgestuse eeskirjade täitmist. Asjaomased ettevõtjad peavad koostama julgestusprogrammi ja seda rakendama, et järgida ELi õigust ja oma asukohaliikmesriigi siseriiklikku tsiviillennunduse julgestusprogrammi. Komisjon viib koostöös lennundusjulgestuse eest vastutavate riigi ametiasutustega (keda samuti

[5]ELT L 97, 9.4.2008, lk 72.

[6]Lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamise üksikasjalikud meetmed on koondatud määrusesse (EL) 2015/1998.

[7]ELi lennundusjulgestuse eeskirju kohaldatakse ka Norra, Islandi, Liechtensteini ja Šveitsi suhtes.



inspekteritakse) läbi lennujaamade ja ettevõtjate etteteatamata inspekterimisi, et kontrollida ELi õiguse rakendamist.

Alates 2014. aasta juulist peavad lennuettevõtjad, kes soovivad tuua ELi lasti väljaspool ELi asuvalt lennuväljalt, järgima programmi ACC3, tagamaks, et see last läbib füüsilise läbivaatuse vastavalt ELi standarditele. Selleks viivad liikmesriikide asjaomased pädevad asutused vajaduse korral läbi kohapealseid kontrolle kolmandate riikide lennujaamades.

Lennutranspordi hõlbustamiseks võib komisjon tunnustada kolmandate riikide lennundusjulgestusstandardite samaväärsust, nagu seda praegu on teatud USA, Kanada ja mõningate ELi mittekuuluvate Euroopa riikide puhul. Lisaks tunnustavad EL ja USA alates 2012. aasta juunist teineteise lennulasi julgestuse korda nii kauba- kui ka reisilennukitel veetava lasti puhul. Seetõttu ei pea ELi ja USA vahel lasti vedavad lennuettevõtjad täitma mingeid ELi või USA lisanõudeid.

Praegune õigusraamistik jätab liikmesriikide otsustada, kuidas lennundusjulgestuse kulud kaetakse. 2009. aastal tegi komisjon ettepaneku võtta vastu direktiiv, millega tagada, et kohaldatakse selliseid tähtsamaid põhimõtteid nagu kulutasuvus ja lennuettevõtjate või reisijate mittediskrimineerimine^[8]. Selles ettepanekus ei võetud aga seisukohta avaliku rahastamise või põhimõtte „kasutaja maksab“ rakendamise keskses küsimuses ning julgeoleku eest maksja jäeti otsustada subsidiaarsuse põhimõtte alusel. Nimetatud ettepanek ei saanud seadusandja heakskiitvat otsust ja 2015. aastal võttis komisjon selle tagasi.

EUROOPA PARLAMENDI ROLL

Euroopa Parlament on olnud alati seisukohal, et tsiviillennundusjulgestus on üks ELi peamisi mureküsimusi, ning on heaks kiitnud range ja tõhusa süsteemi loomise igasuguste terrorirünnakute tõkestamiseks ja ärahoidmiseks. Seda tehes on parlament rõhutanud ka kodanike põhiõiguste olulisust ning vajadust tasakaalustada lennundusjulgestuse parandamise meetmed tugevate ja piisavate tagatistega, mille eesmärk on kaitsta kodanike eraelu puutumatumust, tervist ja inimväärikust.

Näiteks 23. oktoobri 2008. aasta resolutsiooniga sundis parlament komisjoni võtma tagasi ja muutma ettepanekut kehaskannerite kohta ning 1. juuni 2011. aasta resolutsioonis nõudis parlament tungivalt igasuguse ioniseerivat kiirgust kasutava tehnoloogia välistamist turvakontrollis ning soovitas kasutada ainult nn kriipsujuku kujutist ja sellega seotud andmeid mitte säilitada ega salvestada. 2011. aasta novembris vastu võetud õigusaktid turvakannerite kohta^[9] vastavad neile kriteeriumitele.

Üldiselt on parlament seisukohal, et vähemalt kodanike õigusi mõjutavate meetmete puhul ei ole komiteemenetlus lennundusjulgestuse sektoris sobiv. Seetõttu nõudis parlament oma 2011. aasta juuni raportis enda täielikku kaasamist kaasotsustamismenetluse kaudu (mida aga ei ole siiani toimunud).

[8] [COM\(2009\)0217](#).

[9] Komisjoni määrused (EL) nr 1141/2011 (ELT L 293, 11.11.2011) ja 1147/2011 (ELT L 294, 12.11.2011).



Julgestusmeetmete rahastamise küsimuses on parlament seisukohal, et julgestustasud peaksid katma ainult julgestuskulusid ja et rangemaid meetmeid kohaldavad liikmesriigid peaksid sellest johtuvad lisakulud ise kandma.

Euroopa Parlamendi sellealased otsused:

- 23. oktoobri 2008. aasta resolutsioon lennundusjulgestuse vahendite ja kehaskannerite mõju kohta inimõigustele, privaatsusele, inimvääriskusele ja andmekaitsele^[10];
- 5. mai 2010. aasta õigusloomega seotud resolutsioon ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv lennundusjulgestustasude kohta^[11];
- 6. juuli 2011. aasta resolutsioon lennundusjulgestuse ja eelkõige turvaskannerite kohta^[12].

Esteban Coito
05/2019

[10]ELT C 15E, 21.1.2010, lk 71.

[11]EÜT C 81E, 15.3.2011, lk 164.

[12]ELT C 33 E, 5.2.2013, lk 125.

