



LÉGI KÖZLEKEDÉS: A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉS VÉDELME

A légi közlekedés védelme (nem tévesztendő össze a légi közlekedés biztonságával^[1]) a légi jármű és utasai, illetve személyzete ellen irányuló rosszindulatú cselekmények megelőzését szolgálja. A 2001-es borzasztó támadásokat követően az EU számos biztonsági szabályt fogadott el a polgári légi közlekedés védelme érdekében. Ezeket a szabályokat a kockázatok alakulása függvényében rendszeresen frissítik. A tagállamok fenntartják maguknak a jogot, hogy szigorúbb intézkedéseket vezessenek be.

JOGALAP

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 100. cikkének (2) bekezdése.

CÉLKITŰZÉSEK

A légi közlekedés védelme a jogellenes beavatkozással járó cselekmények megelőzésére irányul, elsősorban a fenyegető eszközök, mint fegyverek és robbanószerek fedélzetre való feljutásának megakadályozása révén. Ez a kérdés már évtizedek óta napirenden volt, a 2001. szeptemberi terrorcselekményeket követően pedig komoly aggodalomra adott okot. Azóta e terület keretszabályai az egész világon jelentősen kiegészültek, vagy nemzeti szinten, nemzetközi együttműködés/megállapodások formájában, vagy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet^[2] (ICAO), a Chicagói Egyezmény 17. melléklete és a kapcsolódó általános védelmi ellenőrzési program^[3] (USAP) révén. Az Európai Unió a maga részéről megfelelő politikát dolgozott ki, amelyet a kockázatok és a fenyegetettség alakulása, valamint a technológiai változások függvényében rendszeresen frissítenek.

[1]A légi közlekedés biztonsága a légi jármű kialakítására, elkészítésére, karbantartására és működésére vonatkozik (ld. a [3.4.9.](#) sz. tájékoztatót).

[2]A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) az ENSZ szakosodott ügynöksége, amelyet az 1944. december 7-én aláírt nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (más néven Chicagói Egyezmény) hozott létre, és amelynek jelenleg 191 állam a szerződő fele. Az ICAO a szerződő felek által érvényesítendő szabályokat és javasolt gyakorlatokat állapít meg, amelyek megfelelő alkalmazásának garantálására azonban nincs kötelező erejű mechanizmus.

[3]A Chicagói Egyezmény 17. melléklete a nemzetközi légi közlekedés védelmére vonatkozó szabályokat és javasolt gyakorlatokat állapít meg. Az általános védelmi ellenőrzési program (USAP) 2002-ben indult annak ellenőrzésére, hogy az ICAO szerződő felei betartják-e ezeket a szabályokat.



EREDMÉNYEK

A 2001. szeptemberi terrortámadásokat követően elfogadták a polgári légi közlekedés biztonságára vonatkozó 2320/2002/EK rendeletet^[4], amely alapot teremt a Chicagói Egyezmény 17. mellékletének a tagállamok általi közös értelmezéséhez. 2008 márciusában a rendeletet a 300/2008/EK rendelet^[5] váltotta fel.

A Parlament és a Tanács azért fogadta el ezt a rendeletet, hogy rögzítse a légi közlekedés védelmét szolgáló közös szabályokat és közös alapkövetelményeket, valamint az ezek betartásának nyomon követését szolgáló mechanizmusokat. A rendeletet egy sor szabályzat is kiegészíti (az alapvető közös standardokat kiegészítő általános intézkedések, vagy az említett standardok végrehajtásához szükséges részletes intézkedések^[6]), amelyeket a Bizottság komitológiai eljárás révén fogadott el. Érdemes megjegyezni, hogy az olyan végrehajtási szabályokat, amelyek „érzékeny védelmi adatokat tartalmaznak”, nem teszik közzé. Az EU keretszabályai kötelező érvényű közös követelményeken és az alábbi alapelveken alapulnak:

- minden tagállam felelős a területéről induló járatok biztonságáért („a fogadó állam felelőssége” az ICAO meghatározása szerint);
- a fedélzetre való feljutás előtt valamennyi utast, személyzetet és poggyászt át kell vizsgálni; a rakományt, postai küldeményt és fedélzeti ellátmányt is bepakolás előtt át kell vizsgálni, amennyiben azok nem estek át megfelelő biztonsági vizsgálaton;
- a tagállamok fenntartják maguknak a jogot, hogy szigorúbb biztonsági intézkedéseket vezessenek be, ha azt szükségesnek ítélik meg.

Az EU keretszabályai a légi közlekedési lánc valamennyi olyan összetevőjére vonatkoznak, amelyek hatással lehetnek a légi jármű és/vagy az infrastruktúra biztonságára. Ez az alábbiakat foglalja magában: repülőtér, légi jármű, utasok, poggyászok, rakomány, repülőtéri és fedélzeti ellátmány, biztonsági személyzet és berendezés. Az uniós szabályok az Unió valamennyi, polgári légi közlekedést lebonyolító repülőtérére, az ilyen repülőtereken szolgáltatást nyújtó valamennyi üzemeltetőre, többek között a légi fuvarozóra, továbbá az ilyen repülőterekre vagy azokon keresztül árut szállító és/vagy szolgáltatásokat nyújtó, a „légiközlekedés-védelmi követelményeket alkalmazó” valamennyi üzemeltetőre alkalmazandók^[7]. Az alkalmazott védelmi követelmények azonban arányosak lehetnek az adott légi jármű/járat/légi közlekedés függvényében.

E tekintetben minden tagállam kijelöl egyetlen hatóságot, amely felel a védelmi követelmények végrehajtásának összehangolásáért és figyelemmel kíséréséért, valamint kidolgoz és végrehajt egy „nemzeti polgárilégiközlekedés-védelmi programot” (amely megállapítja a valamennyi érintett üzemeltetőre vonatkozó szabályokat és kötelezettségeket). A tagállamok nemzeti minőségbiztosítási programot

[4]HL L 355., 2002.12.30., 1. o.

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

[6]A közös alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedéseket az (EU) 2015/1998 rendelet tartalmazza konszolidált formában.

[7]Az európai uniós légi közlekedési biztonsági szabályok Norvégiára, Izlandra, Liechtensteinra és Svájcra is érvényesek.



is kidolgoznak a polgári légi közlekedés védelmére vonatkozóan (az üzemeltetők megfelelőségének meghatározására és a hibák kijavítására szolgáló intézkedések meghatározására), illetve a kötelezettségek megszegése esetén szankciókat vetnek ki, valamint együttműködnek a Bizottsággal, amikor ez utóbbi a légi közlekedés védelmére vonatkozó uniós szabályoknak való megfelelést ellenőrzi. Az érintett üzemeltetők az uniós jogszabályoknak és a működési helyük szerinti tagállam nemzeti polgári légi közlekedésre vonatkozó védelmi programjának való megfelelés érdekében kötelesek kidolgozni és végrehajtani egy védelmi programot. A Bizottság a légi közlekedés védelméért felelős nemzeti hatóságokkal (amelyeket szintén ellenőríz) együttműködve előzetes bejelentés nélküli ellenőrzéseket végez a repülőtereken és az üzemeltetőknél az uniós jogszabályok végrehajtásának ellenőrzése érdekében.

2014 júliusától az EU-n kívülről az EU-ba áru fuvarozásra szolgáló járatral berepülni kívánó légi fuvarozók kötelesek megfelelni az ACC3 programnak, hogy biztosítsák az áru fuvarozásra szolgáló adott járatok európai uniós standardoknak megfelelő fizikai átvilágítását. E tekintetben – adott esetben – az érintett tagállamok illetékes hatóságai helyszíni vizsgálatokat hajtanak végre a harmadik országbeli repülőtereken.

A légi közlekedés előmozdítása érdekében a Bizottság egyenértékűként elismerheti egy adott harmadik ország biztonsági standardjait, ahogyan ez az USA, Kanada és néhány nem európai uniós, de európai ország esetében jelenleg történik. Ezen túlmenően 2012 júniusa óta az EU és az Egyesült Államok kölcsönösen elismerik egymás légiáru-védelmi rendszerét, akár kizárólag áru fuvarozásra szolgáló, akár utasszállító járatokon történik az áru fuvarozása. Következésképpen az EU és az Egyesült Államok között árut szállító légi fuvarozóknak nem kell további uniós vagy egyesült államokbeli követelménynek megfelelniük.

A jelenlegi jogi keret a tagállamokra bízta annak eldöntését, hogy hogyan fedezik a légiközlekedés-védelem költségeit. 2009-ben a Bizottság irányelvet javasolt az olyan alapvető elvek alkalmazásának biztosítása érdekében, mint a költségárányosság és a fuvarozók vagy az utasok közötti megkülönböztetés tilalma^[8]. A javaslatban azonban nem fogadtak el álláspontot azzal kapcsolatban, hogy állami finanszírozással vagy a „fogyasztó fizet” elv alapján fedezik-e a biztonsági intézkedéseket, a kérdést a szubszidiaritás elve keretében oldják meg. A jogalkotó szerv általi jóváhagyás hiányában a javaslatot a Bizottság 2015-ben visszavonta.

AZ EURÓPAI PARLAMENT SZEREPE

Az Európai Parlament a polgári légi közlekedés védelmét mindig is az EU egyik prioritásának tekintette, és a terrortámadások megelőzése és elkerülése érdekében szigorú és hatékony rendszer felállítását támogatta. Mindeközben hangsúlyozta az állampolgárok alapvető jogainak fontosságát és annak szükségességét, hogy a légi közlekedés védelmére irányuló intézkedéseket a magánélet, az emberi méltóság és az állampolgárok egészségének védelmére irányuló erős és megfelelő biztosítékokkal kell ellensúlyozni.

2008. október 23-i állásfoglalásával például a Parlament kötelezte a Bizottságot, hogy vonja vissza és módosítsa a testszkenneréről szóló javaslatát, míg 2011. június 1-

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



jei jelentésében sürgette minden ionizáló sugárzáson alapuló technológia átvilágítás során való alkalmazásának a kizárását, és javasolta, hogy kizárólag pálcikaember-felvételeket használjanak, illetve hogy a kapcsolódó adatokat ne lehessen tárolni vagy elmenteni. A testszkennerekről 2011 novemberében elfogadott jogszabály^[9] megfelel ezeknek a kritériumoknak.

Általánosságban véve a Parlament azon a véleményen van, hogy a bizottsági eljárásrend nem megfelelő módszer a légiközlekedés-védelem területén, legalábbis az állampolgárok jogaira hatással levő intézkedések vonatkozásában. 2011. júniusi jelentésében ezért a Parlament teljes jogú részvételt követelt magának az együttdöntési eljárás révén (ami azonban még nem valósult meg).

A biztonsági intézkedések finanszírozását illetően a Parlament úgy véli, hogy a légiközlekedés-védelmi díjaknak csak a védelmi költségeket kell fedezniük, a szigorúbb intézkedéseket alkalmazó tagállamoknak pedig maguknak kell a további költségeket állniuk.

Az Európai Parlamentnek az ügygel kapcsolatos határozatai:

- az Európai Parlament 2008. október 23-i állásfoglalása a repülésbiztonsági intézkedések és a testszkennerek emberi jogokra, magánéletre, adatvédelemre és emberi méltóságra gyakorolt hatásáról^[10];
- az Európai Parlament 2010. május 5-i jogalkotási állásfoglalása a légiközlekedés-védelmi díjakról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról^[11];
- Az Európai Parlament 2011. július 6-i állásfoglalása a légi közlekedés védelméről, különös tekintettel a biztonsági szkennerekre^[12].

Esteban Coito
05/2019

[9]A Bizottság 1141/2011/EU (HL L 293., 2011.11.11.) és 1147/2011/EU (HL L 294., 2011.11.12.) rendeletei.

[10]HL C 15. E, 2010.1.21., 71. o.

[11]HL C 81. E, 2011.3.15., 164. o.

[12]HL C 33. E, 2013.2.5., 125. o.

