EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 22.9.2005
KOM(2005) 429 lõplik

2005/0191 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

tsiviillennundusjulgestuse valdkonna ühiseeskirjade kohta

(komisjoni esitatud)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 2320/2002, millega kehtestatakse tsiviillennundusjulgestuse valdkonna ühiseeskirjad, on olnud jõus alates 2003. aasta jaanuarist. Komisjoni teostatud ülevaatustel ja määruse igapäevase kohaldamise käigus liikmesriikides omandatud kogemused näitavad, et liikmesriikide väljaarendatud mittesiduvate soovituste kogumi kiire muutmine õigusaktideks on seoses määruse kiire kavandamise ja vastuvõtmisega vastusena 2001. aasta 11. septembri sündmustele tekitanud rea probleeme, mis takistavad määruse kindlamat kohaldamist.

Seega on asjakohane asendada nimetatud määrus uuega. Eesmärk on juriidilisi nõudeid täiendavalt selgitada, lihtsustada ja ühtlustada, et tugevdada üldist julgeolekut tsiviillennunduses. Uue raammäärusega tuleks sätestada ainult aluspõhimõtted selleks, mida tuleks teha tsiviillennunduse kaitsmiseks õigusvastaste tegude eest, samas kui rakendusaktides tuleks sätestada tehnilised ja menetlusotsused selle kohta, kuidas seda saavutada.

Komisjon on arvamusel, et uuest määrusest saab parema õigusliku reguleerimise selge ja juhtiv näide.

- **Üldine taust**

Määrus (EÜ) nr 2320/2002 töötati välja pärast USAs 2001. aasta 11. septembril aset leidnud hirmsaid sündmusi, mil kaaperdati neli reisilennukit ja millel olid kohutavad tagajärjed. Seepärast koostati kiiresti seadusandlik ettepanek ja 16. detsembril 2002. aastal võeti EÜ asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras vastu määrus (EÜ) nr 2320/2002, millega kehtestatakse lennundusjulgestuse põhinõuded.

Nimetatud määrus on nüüdseks olnud jõus ligikaudu 2,5 aastat ning seda on täiendatud rakendusaktidega, mis on välja töötatud komiteemenetluse korras, nagu on ette nähtud nimetatud määruse artiklites 4 ja 9. Määrust on korra ka muudetud – määrusega (EÜ) nr 849/2004 –, et parandada väikseid vigu algtekstis.

Aja jooksul saadud kogemused on näidanud, et määrus on liiga üksikasjalik ja vajab lihtsustamist. Sellisel tasemel üksikasjad kaasotsustusmenetluse teel vastuvõetud raamõigusaktis muudavad määruse juriidilise läbivaatamise, et võtta arvesse tehnika ja tegevuse arengut, ebapraktiliseks. Tegemist on liiga palju ettekirjutusi tegeva lähenemisviisiga raamõigusaktis, mis tuleks asendada üldpõhimõtetega, millele lisatakse vajadusel üksikasjad rakendusaktides.

Komisjon tunnustab subsidiaarsuspõhimõtet, kuid on arvamusel, et soovitav on praegusest suuremal määral ühtlustada julgestusmeetmeid ja -protseduure. Eelkõige on asjaomasel majandusharul (lennukompaniid, kaubavedajad ja ekspediitorid, seadmete tootjad) õigustatud huvi laialdasema ühtlustamise vastu, kuna see lihtsustaks nende tööd. On tõesti olukordi, kus lihtsustamist on võimalik saavutada ühtlustamise kaudu, seadmata seejuures ohtu julgeolekut. Sellega seoses mõistab, toetab ja järgib komisjon majandusharu vajadusi ja suundumusi.

Üheks näiteks, kus ühtlustamine puudub, on lasti julgestus. Määruse (EÜ) nr 2320/2002 lisa punkti 6.2 alapunkt b võimaldab asjaomasel ametiasutusel määratleda eeskirjad kokkuleppeliste esindajate jaoks. Selle tulemusel on loodud 25 siseriiklikku süsteemi ning sellega kaasneb võimaliku konkurentsimoonutuse oht ja majandusharu ei saa ära kasutada ühtse turu vabadusi.

Ühtlustamist saab üksikasjalikumalt edasi arendada rakendusaktides. Lasti julgestuse näites on siis võimalik ühendada kokkuleppeliste esindajate ja tuntud kaubavedajate suhtes kehtivad julgestusnõuded ühenduse tollialastes õigusaktides väljatöötatud volitatud ettevõtjate mõistega.

Laialdasem ühtlustamine on ka „ühekordse julgestuse" (*one-stop security*) lahutamatu osa – mõiste, mille kohaselt ümberistuvad ja transiitreisijad, -pagas ja -last ei vaja uuesti läbivalgustamist, kuna on olemas usaldus, et esialgsed julgestusnõuded täideti lähtekoha lennujaamas. See on veel üks element, mis tuleb kasuks tiheda konkurentsiga turul tegutsevatele ettevõtjatele.

Lisaks lihtsustamisele ja ühtlustamisele saab määruse läbivaatamisega tagada parema arusaadavuse. Määruses sisalduvate elementide keerukus on näidanud, et juriidilisi nõudeid on võimalik tõlgendada erinevalt. Mõned tekstiosad on ka mitmetähenduslikud. Arusaadavus aitab kaasa julgestusstandardite tõhusale rakendamisele ja õiguskindlusele.

Uue määruse ettepanekus taotletakse nende küsimuste käsitlemist õigusaktide üldise arusaadavuse ja õiguskindluse (ja seega kvaliteedi) parandamise teel ning sellega koos valesti tõlgendamise ulatuse vähendamist.

Eespool on juba viidatud paindumatusele, mis tuleneb üksikasjalikest tehnilistest ja tegevusstandarditest kaasotsustusmenetluse teel vastuvõetud õigusaktides. Komisjon on arvamusel, et aja jooksul pidevalt arenevate riskide suhtes kiiresti reageerimise võime on üldise julgestustaseme parandamiseks äärmiselt oluline. Kiire reageerimise võime peaks vajadusel üles kaaluma võimaliku mure institutsioonilise tasakaalu pärast õigusaktide väljatöötamisel. Selline lähenemisviis ei piira mõistagi Euroopa Parlamendi analüüsireservatsiooni komiteemenetluse korras vastuvõetud rakendusaktide puhul.

Lõpuks tekitab muret asjaolu, et käesolev määrus on üldsusele kättesaadav. Järelikult on ka kõik selle parandused üldsusele kättesaadavad. Komisjoni arvates ei ole soovitav teha üksikasjalikke julgestusmeetmeid ja -protsesse üldsusele kättesaadavaks, sest potentsiaalsed terroristid võivad teavet kasutada lennundusjulgestuse nõrkade kohtade leidmiseks, et toime panna õigusvastaseid tegusid. Samamoodi ei ole üldsuse huvides teavitada avalikkust julgestusvaldkonna uutest arengusuundadest. Operatiivsete üksikasjade käsitlemisega rakendusaktides on seda probleemi võimalik lahendada.

- **Ettepanekus käsitletavas valdkonnas kehtivad õigusnormid**

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2320/2002 kehtestatakse ühiseeskirjad tsiviillennundusjulgestuse valdkonnas. Ettepanekuga taotletakse selle õigusakti asendamist.

- **Kooskõla Euroopa Liidu muude põhimõtete ja eesmärkidega**

Ettepanekuga taotletakse kehtiva määruse asendamist parema õigusliku reguleerimise edendamiseks, mis tugineb neljale põhimõttele: lihtsustamine, ühtlustamine, selgitamine ja julgestustaseme tõstmine.

2. NÕUPIDAMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

- **Nõupidamine huvitatud isikutega**

Konsultatsioonimeetodid, peamised sihtvaldkonnad ja vastajate üldiseloomustus

Lennuettevõtjaid, lennujaamu, piloote ja lastijaid esindavad peamised sidusrühmade organisatsioonid osalesid aktiivselt töörühmas, kes abistas komisjoni tema ettepanekus väljendatud standardite väljatöötamisel.

Vastuste kokkuvõte ja nende arvessevõtmine

Sidusrühmade organisatsioonid toetavad üldjuhul eesmärki vähendada üksikasjade taset raamõigusaktides, eeldusel et nad saavad aktiivselt osaleda ka täiendavate rakendusaktide väljatöötamises.

- **Ekspertarvamuste kogumine ja kasutamine**

Väliseksperte ei olnud vaja.

- **Mõju hindamine**

Kuna ettepaneku eesmärk on olemasoleva raammääruse asendamine, ei avalda selle vastuvõtmine iseenesest mõju. Seepärast peeti antud asjaoludes sobivamaks pigem dialoogi sidusrühmade organisatsioonidega kui ametlikku mõju hindamist.

Õigusaktil ei ole sotsiaalset ega keskkonnaalast mõju.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

- **Kavandatud meetme kokkuvõte**

Välja arvatud üks erand, ei soovi komisjon määruse (EÜ) nr 2320/2002 parandamise teel oluliselt muuta oma pädevust tsiviillennundusjulgestuse valdkonnas. Tehakse pigem ettepanek muuta tasakaalu õigusnormide vahel, mis on ette nähtud raammäärusega (praegune määrus (EÜ) nr 2320/2002, mida on muudetud määrusega (EÜ) nr 849/2003) ja rakendusaktidega, mida praegu on seitse: komisjoni määrused (EÜ) nr 622/2003, 1217/2003, 1486/2003, 68/2004, 1138/2004, 781/2005 ja 857/2005.

Seega asendataks määrus (EÜ) nr 2320/2002 lihtsama ja arusaadavama määrusega, millega nähakse ette üldpõhimõtted. Raamõigusaktist välja jäetud üksikasjad lisataks selle asemel rakendusaktidesse, mida vastavalt muudetakse.

Sellega seoses tuleks märkida, et ettepaneku maht moodustab ligikaudu poole praeguse määruse mahust.

Ainus taotletav lisapädevus seondub lennu ajal kehtivaid julgestusmeetmeid käsitlevate eeskirjadega. See hõlmab selliseid teemasid nagu juurdepääs kokpitti, rahutud reisijad ja parda-julgestustöötajad. Praegu ei ole ühenduse õigusakte, mis hõlmaksid julgestusmeetmeid lennu ajal. Komisjoni arvates saaks ühtlustatud eeskirju kõige paremini käsitada lennundusjulgestuse õigusaktide osana rakendusaktide abil. Tuleks siiski rõhutada, et need rakendusaktid töötatakse välja ainult siis, kui selliseid eeskirju peetakse ühenduse tasandil

vajalikuks. Tuleks ka märkida, et komisjon ei kavatse kohustada liikmesriike parda-julgestustöötajaid lennuki pardale võtma ning ettepanekuga ei püüta muuta liikmesriikide iseseisvust selles valdkonnas.

- **Õiguslik alus**

EÜ asutamislepingu artikli 80 lõige 2.

- **Subsidiaarsuspõhimõte**

Subsidiaarsuspõhimõtet kohaldatakse juhul, kui ettepanek ei kuulu ühenduse ainupädevusse.

Liikmesriigid ei suuda ettepaneku eesmärke piisaval määral saavutada järgmis(t)el põhjus(t)el.

Pidades silmas, et lennundusjulgestuse küsimused hõlmavad kogu ühendust ning lennunduse siseturg on väga hästi arenenud, saavutatakse eesmärgid ühenduse tasandil paremini kui siseriiklikul tasandil.

Ühenduse meetmetega saavutatakse ettepaneku eesmärgid paremini järgmist(t)el põhjus(t)el.

Kehtiv määrus on juba näidanud, miks on meetmed ühenduse tasandil kõige asjakohasemad.

Kehtiv määrus on juba näidanud, et ühenduse lähenemisviis lennundusjulgestuses tõstab üldiste standardite taset ja parandab liikmesriikide vastastikust usaldust.

Samamoodi nagu kehtivate õigusaktide puhul, mida tahetakse käesoleva ettepanekuga muuta, saavutatakse kavandatud uue akti eesmärgid paremini ühenduse tasandil, pidades silmas kogu ühendust hõlmavaid lennundusjulgestuse küsimusi ja lennunduse arenenud siseturgu.

Seepärast on ettepanek kooskõlas subsidiaarsuspõhimõttega.

- **Proportsionaalsuspõhimõte**

Ettepanek on proportsionaalsuspõhimõttega kooskõlas järgmis(t)el põhjus(t)el.

Samamoodi nagu olemasolevate õigusaktide puhul, kehtestatakse kavandatud uue aktiga ühised põhistandardid, ent lubatakse liikmesriikidel rakendada rangemaid meetmeid, kui see on ohu korral vajalik.

Ettepanekus ei käsitleta julgestuse rahastamise küsimust. Kes peaks julgestuse eest maksma – kas majandusharu või riik –, oli määruse nr 2320/2002 vastuvõtmise ajal üks peamisi arutlusteemasid. Tookord oli järelduseks institutsioonidevahelises deklaratsioonis võetud kohustus, et komisjon viib läbi uuringu, mis käsitleb „eelkõige seda, kuidas jaguneb [lennundusjulgestuse] rahastamine ametiasutuste ja ettevõtjate vahel, ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule tulemused ja vajadusel ettepanekud”. Selline uuring viidi läbi ning selle tulemused avaldati 2004. aasta septembris ja pandi üles komisjoni veebilehele aadressil http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Aruande järeldused võetakse aluseks komisjoni teatises, milles vaadeldakse julgestuse rahastamist kõikide transpordiviiside lõikes. See tegevus on ette nähtud komisjoni 2005. aasta töökavaga ja see on kavas lõpule viia 2005. aasta lõpus. Seadusandlik algatus määruse nr 2320/2002 asendamiseks tehti seega, soovimata ennustada komisjoni tulevase teatise sisu või seda, kuidas julgestust täna kogu ühenduses rahastatakse.

- **Õigusakti valik**

Kavandatud õigusakt: määrus.

Muud õigusaktid ei oleks asjakohased järgmis(t)el põhjus(t)el.

Ettepanekuga asendatakse kehtiv määrus. Määrust peeti algselt kõige asjakohasemaks õigusaktiks a) eeskirjade ühtse kohaldamise tagamiseks ühenduses ja b) ühiseeskirjade võimalikult kiire vastuvõtmise tagamiseks pärast 2001. aasta 11. septembri sündmusi.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ühenduse eelarvet.

5. LISATEAVE

- **Lihtsustamine**

Ettepanekuga nähakse ette õigusnormide lihtsustamine.

Aja jooksul on kogemused näidanud, et määrus (EÜ) nr 2320/2002 on liiga üksikasjalik ja vajab lihtsustamist. Nii kõrgel tasemel üksikasjad kaasotsustamismenetluse teel vastuvõetud raamõigusaktis muudavad ebapraktiliseks õigusakti läbivaatamise, et võtta arvesse tehnika või tegevuse arengut.

Näiteks nähakse määruse lisa punkti 4.1 alapunktis 1 ette kaks viisi, kuidas reisijaid võib läbi vaadata: kas käsitsi läbiotsimise või metallidetektorväravate abil. Lähitulevikus pakuvad aga uuel tehnoloogial põhinevad reisijate läbivaatamise viisid realistlikke ja väga täpseid alternatiive keelatud esemete tuvastamiseks. Kahjuks ei saa kuni lisas vastavate paranduste tegemiseni sel otstarbel kasutada muid tehnoloogiaid peale määruse lisa punkti 4.1 alapunktis 1 kirjeldatute. Kuna see nõuab kaasotsustamismenetlust, ei saa seda teha kiiresti, millega kaasneb potentsiaalselt negatiivne mõju lennundusele. See on vaid üks näide paljudest.

Ettepaneku vastuvõtmisega tunnistataks kehtetuks määrus nr 2320/2002 ning ka määrus 849/2004, millega esimest muudeti. Ettepanek järgneb seega komisjoni võetud kohustusele vähendada bürokraatiat, tunnistades kõigepealt kehtetuks kehtivad õigusaktid – põhimõttel „uus vana asemel”.

Ettepanek on osa komisjoni käimasolevast kavast ühenduse õigustiku uuendamiseks ja lihtsustamiseks ning komisjoni töö- ja seadusandluskavast viite 2005/TREN/016 all.

- **Kehtivate õigusaktide kehtetuks tunnistamine**

Ettepaneku vastuvõtmisele järgneb kehtiva õigusakti kehtetuks tunnistamine.

- **Euroopa Majanduspiirkond**

Kavandatud õigusakt käsitleb Euroopa Majanduspiirkonnaga (EMP) seotud küsimust, mistõttu peaks seda kohaldatama ka Euroopa Majanduspiirkonnas.

- **Ettepaneku üksikasjalik selgitus**

Artiklis 1 nähakse ette eesmärgid, nimelt ühiseeskirjade kehtestamine tsiviillennunduse kaitsmiseks õigusvastaste tegude eest. Artikkel 1 ei erine märkimisväärselt määruse (EÜ) nr 2320/2002 artiklist 1.

Artiklis 2 käsitletakse reguleerimisala. Teksti on muudetud arusaadavamaks kui praeguses määruses, et anda õiguskindlus selles suhtes, et määrust rakendatakse nii tsiviillennundust teenindavate ühenduse lennujaamade, nendes lennujaamades teenuseid osutavate käitajate kui ka nendest lennujaamadest väljuvatel lendudel lennundusjulgestuse ülesandeid täitvate üksuste suhtes (näiteks toitlustus- või lastiruumid, mis ei asu lennujaama piires).

Artiklis 3 esitatakse mõisted.

Artikkel 4 käsitleb ühisstandardeid, mis tuleb kehtestada ühenduse õigusaktides, sealhulgas meetmeid, mis tuleks ette näha rakendusaktidega.

Artiklis 5 lubatakse liikmesriikidel rakendada rangemaid julgestusmeetmeid. Põhimõte on sama mis määruse (EÜ) nr 2320/2002 artiklis 6. Siiski nõutakse uues ettepanekus, et liikmesriigid peavad tegema riskianalüüsi ning olema võimelised kõnealuseid meetmeid komisjoni nõudmisel üldjoontes põhjendama. Sellega leevendatakse sidusrühmade kartusi, et riiklikud ametiasutused võivad kehtestada majandusharule täiendavaid julgestusnõudeid, ilma et nad peaksid oma tegevust põhjendama. See õigusakt ei tohiks piirata liikmesriikide meetmeid konkreetse hädaohu korral ning seega jäävad kõrgendatud julgestusnõuded üksikute lendude puhul selle artikli nõuete hulgast välja.

Artikkel 6 on uus. Selles käsitletakse olukorda, kus kolmas riik nõuab ühenduse lennujaamadest väljuvatel lendudel ühenduse õigusaktides sätestatutest erinevaid julgestusmeetmeid.

Artiklis 7 korratakse nõuet (mis sisaldub praegu määruse (EÜ) nr 2320/2002 artikli 5 lõikes 2), et igas liikmesriigis peaks olema üks ametiasutus, kes vastutab lennundusjulgestusnõuete rakendamise kooskõlastamise ja järelevalve eest.

Artiklitega 8–12 nõutakse julgestuskava nii siseriiklikul, lennujaama ja lennuettevõtja tasandil kui ka kõikide muude lennundusjulgestuse ülesandeid täitvate üksuste tasandil. Artiklid ei erine oluliselt kehtiva õigusakti artikli 5 lõigetes 1 ja 4 sätestatud kohustustest, kuid selles nõutakse esimest korda ametlikult ühenduse õigusaktis julgestuskava sellistelt teistelt üksustelt nagu lastikäitlusettevõtted või lennuliine toitlustavad ettevõtted. Julgestuskavade nõue peegeldab praegust parimat tava lennundussektoris ega kujuta endast seega märkimisväärset koormust majandusharule või haldusasutustele.

Artiklis 13 kehtestatakse igale liikmesriigile kohustus teostada nõuetele vastavuse järelevalvet siseriikliku kvaliteedikontrolli kava abil. See artikkel sisaldab määruse (EÜ) nr 2320/2002 artikli 5 lõikes 3 ja artikli 7 lõikes 1 kehtestatud kohustusi.

Artikliga 14 lubatakse komisjonil teostada muu hulgas ühenduse lennujaamade ülevaatusi. See on üldiselt sama mis määruse (EÜ) nr 2320/2002 artikli 7 lõigete 2–4 sätted.

Artiklis 15 käsitletakse teabelevi.

Artikliga 16 nähakse ette õigusaktide väljaarendamisel ja rakendamisel komisjoni abistav komitee. See artikkel on sisuliselt sama mis määruse (EÜ) nr 2320/2002 artikkel 9.

Artikkel 17 asendab olemasoleva artikli 10 julgestuse kohta kolmandatest riikidest väljuvatel lendudel. Sellega nähakse ette ühenduse ja kolmandate riikide vahelised kokkulepped, millega luuakse võimalus, et ühenduse lennujaamades ümberistuvaid reisijaid ning neid lennujaamu läbivat pagasit ja lasti ei ole vaja uuesti läbi vaadata ja/või nende suhtes kohaldada täiendavat turvakontrolli.

Artikliga 18 kohustatakse liikmesriike kehtestama karistusi ühenduse lennundusjulgestusalaste nõuete rikkujate suhtes. See nõue on määruse (EÜ) nr 2320/2002 artiklis 12 sätestatud nõue muutmata kujul.

Artiklitega 19 ja 20 tunnistatakse kehtiv määrus kehtetuks ja asendatakse see uue aktiga. See võimaldab järkjärgulist rakendamist nii, et määrust (EÜ) nr 2320/2002 täiendavaid kehtivaid rakendusakte saab komiteemenetlusega ajakohastada, et viia need vastavusse uue aktiga, et vältida kehtiva määruse kehtetuks tunnistamisel tekkivat lünka.

Uue akti lisa on üles ehitatud samamoodi nagu määruse (EÜ) nr 2320/2002 lisa. Lisa peatükkide sisu on siiski lihtsustatud üldisteks põhimõttekogumiteks. Vajalikud eeskirjad

töötatakse välja rakendusaktide abil. Näiteks moodustab uus reisijaid ja käsipagasit käsitlev 4. peatükk umbes poole praeguse 4. peatüki mahust. Ainult 10. peatükki lennu ajal kohaldatavate turvameetmete kohta ei olnud praeguses määruses olemas.

2005/0191 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

tsiviillennundusjulgestuse valdkonna ühiseeskirjade kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,[1]

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust,[2]

võttes arvesse regioonide komitee arvamust,[3]

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras[4]

ning arvestades järgmist:

(1) Inimeste ja kaupade kaitseks Euroopa Liidus tuleks ennetada tsiviillennunduse vastu suunatud õigusvastaseid tegusid, kehtestades ühiseeskirjad tsiviillennundusjulgestuse kohta. Selle eesmärgi saavutamiseks tuleks kehtestada lennundusjulgestuse ühiseeskirjad ja põhistandardid ning luua täitmise järelevalve süsteemid.

(2) Tsiviillennundusjulgestuse huvides on üldiselt soovitav kehtestada 7. detsembri 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 2002. aasta aprillis välja antud 17. lisa ühise tõlgendamise alused.

(3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määrus (EÜ) nr 2320/2002, millega kehtestatakse tsiviillennundusjulgestuse valdkonnas ühiseeskirjad,[5] võeti vastu Ameerika Ühendriikides 1. septembril 2001. aastal toimunud sündmuste tulemusena.

(4) Määruse (EÜ) nr 2320/202 sisu tuleks saadud kogemusi silmas pidades läbi vaadata ja kõnealune määrus tuleks asendada uue õigusaktiga, mille eesmärk on olemasolevate eeskirjade lihtsustamine, ühtlustamine ja selgitamine ning julgestustaseme parandamine.

(5) Suurema paindlikkuse tõttu selliste julgestusmeetmete ja menetluste vastuvõtmisel, mille eesmärk on vastata riskianalüüside arengule ja võimaldada uue tehnoloogia kasutuselevõttu, tuleks uues õigusaktis sätestada põhimõtted meetmete kohta, mis tuleks võtta tsiviillennunduse kaitsmiseks õigusvastaste tegude eest, vältides sealjuures nende rakendamiseks vajalikesse tehnilistesse ja menetluslikesse üksikasjadesse laskumist.

---

1 ELT C […], […], lk […].
2 ELT C […], […], lk […].
3 ELT C […], […], lk […].
4 ELT C […], […], lk […].
5 ELT L 355, 30.12.2002, lk 1.

(6) Uut õigusakti tuleks kohaldada liikmesriigi territooriumil asuvate tsiviillennundust teenindavate lennujaamade suhtes, sellistes lennujaamades teenuseid osutavate lennujaama käitajate suhtes ja sellistele lennujaamadele või selliste lennujaamade kaudu tooteid pakkuvate ja/või teenuseid osutavate üksuste suhtes.

(7) Ilma et see piiraks konventsiooni kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal (Tokio, 1963), õhusõiduki ebaseadusliku hõivamise vastu võitlemise konventsiooni (Haag, 1970) ja tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise konventsiooni (Montreal, 1971) kohaldamist, peaks uus õigusakt hõlmama julgestusmeetmeid, mida kohaldatakse ühenduse lennuettevõtjate õhusõiduki pardal või lennu ajal.

(8) Eri tüüpi tsiviillennunduse puhul ei pruugi ohutase olla sama. Lennundusjulgestuse ühisstandardite kehtestamisel tuleks erandite lubamiseks arvesse võtta õhusõiduki suurust ning lennundusega seotud toimingute eri liike ja/või sagedust lennujaamades.

(9) Liikmesriikidel tuleks riskianalüüsi alusel lubada ka sätestatutest rangemate meetmete kohaldamist. Siiski peaks komisjonil olema võimalus kõnealused rangemad meetmed läbi vaadata ja otsustada, kas liikmesriik võib nende kohaldamist jätkata.

(10) Kolmandad riigid võivad nõuda käesolevas õigusaktis sätestatud meetmetest erinevate meetmete kohaldamist liikmesriigi lennujaamast väljuvate lendude või kolmandast riigist ülelendude suhtes. Ilma et see siiski piiraks mis tahes kahepoolsete kokkulepete, milles üks osaline on ühendus, kohaldamist, peaks komisjonil olema võimalik kontrollida kolmanda riigi nõutavaid meetmeid ja otsustada, kas liikmesriik, lennujaama käitaja või muu asjaomane üksus võib jätkata nõutavate meetmete kohaldamist.

(11) Isegi kui ühe liikmesriigi piires võib olla lennundusjulgestusse kaasatud kaks või rohkem asutust või üksust, peaks iga liikmesriik määrama ühe ametiasutuse, kes vastutab julgestusstandardite rakendamise kooskõlastamise ja järelevalve eest.

(12) Ühisstandardite rakendamise kohustuste määratlemiseks ja lennujaama käitajatele ja muudele üksustele sel eesmärgil vajalike meetmete kirjeldamiseks peaks iga liikmesriik koostama siseriikliku tsiviillennundusjulgestuse kava. Peale selle peaks iga lennujaama käitaja, lennuettevõtja ja lennundusjulgestusstandardeid kohaldav üksus koostama, kohaldama ja haldama julgestuskava, et täita nii uut õigusakti kui ka mis tahes kohaldatavat siseriiklikku tsiviillennundusjulgestuse kava.

(13) Uue õigusakti ja siseriikliku tsiviillennundusjulgestuskava täitmise kontrollimiseks peaks iga liikmesriik koostama siseriikliku kava ja tagama selle rakendamise, et kontrollida tsiviillennundusjulgestuse kvaliteeti.

(14) Liikmesriikides uue õigusakti kohaldamise kontrollimiseks lennundusjulgestuse puuduste kindlakstegemiseks peaks komisjon korraldama kontrolle, sealhulgas ette teatamata kontrolle.

(15) Tundlikku julgestusteavet sisaldavaid rakendusakte, milles sätestatakse ühismeetmed ja menetlused ühisstandardite kehtestamiseks, tuleks koos komisjoni kontrollaktide ja siseriiklike ametiasutuste vastustega käsitada „Euroopa Liidu salastatud teabena“ komisjoni 29. novembri 2001. aasta otsuse 2001/844/EÜ, ESTÜ, Euratom (millega muudetakse komisjoni kodukorda)[6] määratletud tähenduses. Neid materjale ei tohiks

[6] ELT L 317, 3.12.2001, lk 1.

avaldada; need tuleks teha kättesaadavaks ainult õigustatud huviga lennujaama käitajatele ja üksustele.

(16) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed ja menetlused tuleks võtta vastu vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendamisvolituste kasutamise menetlused.[7]

(17) Et lubada kolmandast riigist saabuva lennuga transiitreisijate ja transiitpagasi läbivaatusest vabastamist, mis on tuntud mõiste all „ühekordne julgestus“, kui ka lubada sellise lennuga saabuvatel reisijatel kokku saada läbivaadatud lahkuvate reisijatega, on asjakohane toetada ühenduse ja kolmandate riikide vahelisi kokkuleppeid, milles tunnustatakse, et kolmandas riigis kohaldatud julgestusstandardid on ühenduse standarditega samaväärsed.

(18) Käesoleva määruse sätete rikkumise korral tuleks ette näha karistused. Kõnealused karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Eesmärgid

1. Käesolevas määruses kehtestatakse ühiseeskirjad tsiviillennunduse kaitsmiseks õigusvastaste tegude eest.

   Samuti kehtestatakse kõnealuses määruses 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 2002. aasta aprillis välja antud 17. lisa ühise tõlgendamise alused.

2. Lõikes 1 sätestatud eesmärkide saavutamise vahendid on järgmised:

   a) lennundusjulgestuse ühiseeskirjade ja ühisstandardite kehtestamine;

   b) täitmise järelevalve süsteemid.

Artikkel 2

Reguleerimisala

Käesolevat määrust kohaldatakse:

a) kõikide liikmesriigi territooriumil asuvate tsiviillennundust teenindavate lennujaamade suhtes;

b) kõikide lennujaama käitajate, sealhulgas lennuettevõtjate suhtes, kes osutavad teenuseid punktis a osutatud lennujaamades;

c) kõikide üksuste suhtes, kes tegutsevad lennujaama sees või lennujaamast väljaspool asuvates hoonetes ja kes punktis a osutatud lennujaamadele või nende kaudu pakuvad tooteid ja/või osutavad teenuseid.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

---

[7] ELT L 184, 17.7.1999, lk 23.

(1) *tsiviillennundus* – mis tahes õhutransport, nii ärilennud kui ka mitteärilised lennud, nii regulaar- kui ka mitteregulaarlennud, välja arvatud riiklike õhusõidukite teostatavad lennud, millele on osutatud 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni artiklis 3;

(2) *lennundusjulgestus* – meetmete ja inim- ning loodusressursside kogum, mille eesmärk on kaitsta tsiviillennundust õigusvastaste tegude eest;

(3) *lennujaama käitaja* – isik, organisatsioon või ettevõtja, kes tegeleb või pakub oma teenuseid õhutranspordi valdkonnas;

(4) *lennuettevõtja* – kehtiva lennutegevusloaga õhutranspordiettevõtja;

(5) *ühenduse lennuettevõtja* – lennuettevõtja, kellel on kehtiv lennutegevusluba, mille liikmesriik on väljastanud määruse (EMÜ) nr 2407/92[8] kohaselt;

(6) *keelatud esemed* – relvad, lõhkeained või muud ohtlikud seadmed, esemed või ained, mida võib kasutada õigusvastaste tegude toimepanemiseks;

(7) *läbivaatus* – keelatud esemete tuvastamiseks ja/või leidmiseks ettenähtud tehniliste või muude vahendite kasutamine;

(8) *julgestuskontroll* – selliste vahendite kasutamine, mille abil on võimalik vältida keelatud esemete pardaleviimist;

(9) *juurdepääsu kontroll* – nende vahendite kasutamine, mille abil välditakse isikute või sõidukite ilma loata sisenemist;

(10) *lennuala* – lennujaama liiklusala, sellega piirnev maastik ja ehitised või nende osad, millele on juurdepääs piiratud;

(11) *avatud ala* – lennujaama, sellega piirneva maastiku ja ehitiste või nende osade alad, mis ei ole lennuala;

(12) *turvaala* – lennujaama lennuala territoorium, kus lisaks juurdepääsu piiramisele kohaldatakse ka juurdepääsu kontrolli;

(13) *piiritletud ala* – ala, mis on eraldatud juurdepääsu kontrolli abil kas turvaaladest, või kui piiritletud ala kujutab endast turvaala, siis lennujaama muudest turvaaladest;

(14) *taustakontroll* – isiku tuvastamine, sealhulgas võimalike kriminaalkaristuste kontroll, mis on osa hinnangust isiku sobilikkusele pääsuks saatjata turvaaladele;

(15) *ümberistumisega reisijad, ümberlaetav pagas või last* – reisijad, pagas või last, mis lennujaamast ei välju selle õhusõiduki pardal, millega nad lennujaama saabusid;

(16) *transiitreisijad, -pagas või -last* – reisijad, pagas või last, mis väljuvad lennujaamast sama õhusõiduki pardal, millega nad lennujaama saabusid;

(17) *potentsiaalset ohtu kujutav reisija* – reisija, kes on kas deporteeritu, isik, kes on vastuvõetamatu sisserände seisukohalt või on seaduslikult kinnipeetav;

(18) *käsipagas* – pagas, mis on ette nähtud õhusõiduki salongis vedamiseks;

(19) *registreeritud pagas* – pagas, mis on ette nähtud õhusõiduki lastiruumis vedamiseks;

(20) *reisijaga koos liikuv registreeritud pagas* – pagas, mis on vastu võetud vedamiseks selle õhusõiduki lastiruumis, mille pardal viibib pagasi hoiule andnud reisija;

---

[8] ELT L 240, 24.8.1992, lk 1.

(21) *lennuettevõtja post* – post, mille saatja ja vastuvõtja on lennuettevõtja;

(22) *lennuettevõtja last* – last, mille saatja ja vastuvõtja on lennuettevõtja või mida lennuettevõtja ise kasutab;

(23) *last* – õhusõiduki pardal vedamiseks ettenähtud mis tahes vara, mis ei ole pagas, lennuettevõtja post või lennuettevõtja last ning lennu ajal kasutatavad varud;

(24) *kokkuleppeline esindaja* – lennuettevõtja, esindaja, ekspediitor või muu üksus, kes teostab lasti suhtes julgestuskontrolle vastavalt käesolevale määrusele;

(25) *tuntud saatja* – saatja, kes on loovutanud lasti õhuveoks ja kelle menetlused vastavad ühistele julgestuseeskirjadele ja -standarditele, mille tõttu on seda lasti võimalik vedada mis tahes õhusõiduki pardal ilma täiendava läbivaatuseta;

(26) *agendi teenuseid kasutav kaubasaatja* – saatja, kes on loovutanud lasti õhuveoks, ja kelle meetmed vastavad ühistele julgestuseeskirjadele ja -standarditele, mille tõttu on seda lasti võimalik vedada kaubalennukite pardal ilma täiendava läbivaatuseta;

(27) *õhusõiduki kontroll* – õhusõiduki sisemuse nende osade kontrollimine, millele reisijatel võis olla juurdepääs, ning lastiruumi kontrollimine eesmärgiga avastada keelatud esemed ja õhusõiduki vastu suunatud õigusvastase teod;

(28) *õhusõiduki läbiotsimine* – õhusõiduki sisemuse ja juurdepääsetava välispinna kontroll eesmärgiga avastada keelatud esemed ja õhusõiduki vastu suunatud õigusvastased teod;

(29) *parda julgestustöötaja* – isik, kelle liikmesriik on võtnud tööle litsentseeritud lennuettevõtja õhusõidukis reisimiseks eesmärgiga kaitsta nimetatud õhusõidukit ja selles viibijaid õigusvastaste tegude eest.

Artikkel 4

Ühisstandardid

1. Ühisstandardid tsiviillennunduse kaitsmiseks õigusvastaste tegude eest on need, mis on sätestatud lisas.

2. Lõikes 1 osutatud ühisstandardite rakendamise üksikasjalikud meetmed ja menetlused sätestatakse artikli 16 lõikes 2 osutatud korras.

   Need meetmed käsitlevad eelkõige järgmist:

   a) läbivaatuse meetodid, juurdepääsu kontroll ja muu julgestuskontroll;

   b) õhusõiduki läbiotsimise ja kontrolli läbiviimise meetodid;

   c) keelatud esemed;

   d) seadmete toimivuskriteeriumid ja heakskiitmiskatsed;

   e) personali tööle võtmine ja nõuded väljaõppele;

   f) lennujaama turvaala kriitiliste osade määratlus;

   g) kokkuleppeliste esindajate, tuntud saatjate ja agendi teenuseid kasutavate kaubasaatjate kohustused ja kinnitamismenetlused;

   h) isikute ja kaupade liigid, mille suhtes rakendatakse objektiivsetel põhjustel konkreetseid julgestusmenetlusi, või mis läbivaatusest, juurdepääsu kontrollist või muust julgestuskontrollist vabastatakse.

Erandina lõikes 1 osutatud ühisstandarditest võivad meetmed ja menetlused käsitleda läbivaatust, juurdepääsu kontrolli või muud julgestuskontrolli, millega tagatakse piisav kaitsetase lennujaamades või nende piiritletud aladel. Selliste alternatiivsete meetmete kasutamist õigustatakse õhusõiduki suuruse, lennundusteenuse laadi ja/või lennundusteenuse osutamise sagedusega asjaomastel lennuväljadel.

3. Liikmesriigid tagavad lõikes 1 osutatud ühisstandardite kohaldamise.

Artikkel 5

Liikmesriikide kohaldatavad rangemad meetmed

1. Liikmesriigid võivad kohaldada artiklis 1 sätestatud ühisstandarditest rangemaid meetmeid. Seda tehes peavad nad tegutsema riskianalüüsi põhjal ja ühenduse õigust järgides. Rangemad meetmed peavad käsitletava riski suhtes olema asjakohased, objektiivsed, mittediskrimineerivad ja proportsionaalsed.

   Liikmesriigid teatavad sellistest meetmetest komisjonile.

2. Komisjon võib kontrollida lõike 1 kohaldamist ning võib pärast artikli 6 lõikes 1 osutatud komiteega konsulteerimist otsustada, kas liikmesriigil lubatakse meetmete kohaldamist jätkata.

   Komisjon edastab oma otsuse nõukogule ja liikmesriikidele.

   Ühe kuu jooksul pärast komisjoni otsuse teatavaks tegemist võib liikmesriik suunata otsuse nõukogule. Nõukogu, tegutsedes kvalifitseeritud häälteenamusega, võib kolme kuu jooksul võtta vastu erineva otsuse.

3. Lõike 1 teist lõiku ja lõiget 2 ei kohaldata, kui rangemad meetmed piirduvad teatava lennuga konkreetsel kuupäeval.

Artikkel 6

Kolmandate riikide nõutavad julgestusmeetmed

1. Ilma et see piiraks mis tahes kahepoolsete kokkulepete, milles üks osaline on ühendus, kohaldamist, teavitab liikmesriik ühendust kolmanda riigi nõutavatest meetmetest, kui need erinevad artiklis 4 liikmesriigi lennujaamast kolmandasse riiki väljuvate lendude või kolmandast riigist ülelendude suhtes sätestatud ühisstandarditest.

2. Asjaomase liikmesriigi taotlusel või omal algatusel kontrollib komisjon lõike 1 kohaldamist ja pärast artikli 16 lõikes 1 osutatud komiteega konsulteerimist võib otsustada, kas liikmesriik, lennujaama käitaja või muu asjaomane üksus võib kõnealuste meetmete kohaldamist jätkata.

   Komisjon edastab oma otsuse nõukogule ja liikmesriikidele.

3. Lõikeid 1 ja 2 ei kohaldata, kui:

   a) asjaomane liikmesriik kohaldab asjaomaseid meetmeid vastavalt artiklile 5; või

   b) kolmanda riigi nõue piirdub teatava lennuga konkreetsel kuupäeval.

Artikkel 7

Riigi ametiasutus

Kui ühe liikmesriigi piires on lennundusjulgestusse kaasatud kaks või rohkem asutust või üksust, määrab liikmesriik ühe ametiasutuse (edaspidi „riigi ametiasutus"), kes vastutab artiklis 4 osutatud ühisstandardite rakendamise kooskõlastamise ja järelevalve eest.

Artikkel 8

Kavad

Liikmesriigid, lennujaama käitajad, lennuettevõtjad ja muud üksused, kes kohaldavad lennundusjulgestusstandardeid, vastutavad vastavate julgestuskavade koostamise, kohaldamise ja haldamise eest artiklites 9–12 sätestatud viisil.

Lisaks täidavad liikmesriigid artiklis 13 määratletud üldise kvaliteedikontrolli funktsiooni.

Artikkel 9

Siseriiklik tsiviillennundusjulgestuse kava

1. Iga liikmesriik koostab siseriikliku tsiviillennundusjulgestuse kava ning kohaldab ja haldab seda.

   Kõnealuses kavas määratletakse artiklis 4 osutatud ühisstandardite rakendamisega seotud kohustused ja kirjeldatakse lennujaama käitajate ja muude üksuste poolt sel eesmärgil nõutavaid meetmeid.

2. Riigi ametiasutus teeb tsiviillennundusjulgestuse kava asjakohased osad kirjalikult kättesaadavaks õigustatud huviga lennujaama käitajatele ja üksustele.

Artikkel 10

Lennujaama julgestuse kava

1. Iga lennujaama käitaja koostab, kohaldab ja haldab lennujaama julgestuse kava.

   Kõnealuses kavas kirjeldatakse meetodeid ja menetlusi, mida lennujaama käitaja peab järgima, et täita nii käesolevat määrust kui ka lennujaama asukohaliikmesriigi siseriiklikku tsiviillennundusjulgestuse kava.

   Samuti kirjeldatakse kavas, kuidas lennujaama käitaja kontrollib nende meetodite ja menetluste täitmist.

2. Lennujaama julgestuse kava esitatakse riigi ametiasutusele.

Artikkel 11

Lennuettevõtja julgestuse kava

1. Iga lennuettevõtja koostab, kohaldab ja haldab lennuettevõtja julgestuse kava.

   Kõnealuses kavas kirjeldatakse meetodeid ja menetlusi, mida lennuettevõtja peab järgima, et täita nii käesolevat määrust kui ka teenuste osutamise lennujaama liikmesriigi siseriiklikku tsiviillennundusjulgestuse kava.

   Samuti kirjeldatakse kavas, kuidas lennuettevõtja kontrollib nende meetodite ja menetluste täitmist.

2. Taotluse korral esitatakse lennuettevõtja julgestuse kava riigi ametiasutusele.

Artikkel 12

Lennundusjulgestusstandardeid kohaldava üksuse julgestuse kava

1. Iga lennundusjulgestusstandardeid kohaldav üksus koostab, kohaldab ja haldab julgestuse kava.

   Kõnealuses kavas kirjeldatakse meetodeid ja menetlusi, mida üksus peab järgima, et täita nii käesolevat määrust kui ka asukohaliikmesriigi siseriiklikku tsiviillennundusjulgestuse kava.

   Samuti kirjeldatakse kavas, kuidas üksus kontrollib nende meetodite ja menetluste täitmist.

2. Taotluse korral esitatakse lennundusjulgestusstandardeid kohaldava üksuse julgestuse kava riigi ametiasutusele.

Artikkel 13

Siseriiklik kvaliteedikontrolli kava

1. Iga liikmesriik koostab ja tagab siseriikliku kvaliteedikontrolli kava täitmise.

   Nimetatud kava võimaldab liikmesriigil kontrollida tsiviillennundusjulgestuse kvaliteeti ning jälgida käesoleva määruse ja siseriikliku tsiviillennundusjulgestuse kava täitmist.

2. Siseriikliku kvaliteedikontrolli kava spetsifikaadid võetakse vastu artikli 16 lõikes 2 osutatud korras.

   Kava võimaldab puudusi kiiresti avastada ja kõrvaldada. Samuti sätestatakse selles kavas, et riigi ametisutus kontrollib (või kontrollimine toimub tema järelevalve all) regulaarselt kõiki julgestusstandardite rakendamise eest vastutavaid lennujaamu, lennujaama käitajaid ja muid üksusi, kes asuvad asjaomase liikmesriigi territooriumil.

Artikkel 14

Komisjoni kontrollimised

1. Komisjon koostöös riigi ametiasutusega korraldab inspekteerimisi, sealhulgas lennundusjulgestusstandardeid rakendavate lennujaamade, lennujaama käitajate ja üksuste inspekteerimisi, et kontrollida käesoleva määruse täitmist liikmesriikides ja tuvastada lennundusjulgestuse puudusi. Sel eesmärgil teavitab riigi ametiasutus komisjoni kirjalikult kõikidest tema territooriumil asuvatest muudest tsiviillennujaamadest, mis ei ole hõlmatud artikli 4 lõike 2 kolmanda lõiguga.

   Komisjoni kontrollimiste korraldamise menetlused võetakse vastu artikli 16 lõikes 2 osutatud korras.

2. Komisjon ei teata ette lennundusjulgestusstandardeid kohaldavate lennujaamade, lennujaama käitajate ja muude üksuste kontrollimisi.

3. Igast komisjoni ülevaatusaktist teavitatakse asjaomase liikmesriigi siseriiklikku ametiasutust, kes oma vastuses sätestab meetmed mis tahes tuvastatud puuduste kõrvaldamiseks.

   Ülevaatusaktist ja riigi ametiasutuse vastusest teavitatakse vastavalt kõiki teisi riigi ametiasutusi.

Artikkel 15

Teabelevi

Otsuse 2001/1844/EÜ, ESTÜ, Euratom kohaldamisel käsitatakse „ELi salastatud dokumentidena“ ja ei tehta avalikkusele kättesaadavaks järgmiseid dokumente:

a) meetmed ja menetlused, millele on osutatud artikli 4 lõikes 2, kui need sisaldavad tundlikku julgestusteavet;

b) komisjoni ülevaatusaktid ja riigi ametiasutuste vastused, millele on osutatud artikli 14 lõikes 3.

Artikkel 16

Komitee

1. Komisjoni abistab komitee (edaspidi „komitee”).

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle artikli 8 sätteid.

   Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 osutatud tähtajaks kehtestatakse üks kuu.

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

Artikkel 17

Kolmandad riigid

Kokkuleppeid, milles tunnustatakse, et kolmandates riikides kohaldatavad julgestusstandardid on ühenduse standarditega samaväärsed, võib ühenduse ja kolmanda riigi vahel sõlmida EÜ asutamislepingu artikli 300 kohaselt.

Artikkel 18

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad karistuste kohta, mida rakendatakse käesoleva määruse sätete rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Ettenähtud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

Artikkel 19

Kehtetuks tunnistamine

Määrus (EÜ) nr 2320/2002 tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 20

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas.*

Käesolevat määrust kohaldatakse […], välja arvatud artikli 4 lõige 2, artikli 13 lõige 2, artikli 14 lõige 1 ja artikkel 16, mida kohaldatakse alates jõustumise kuupäevast.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel *President*	*Nõukogu nimel* *President*

LISA

ÜHISSTANDARDID TSIVIILLENNUNDUSE KAITSMISEKS ÕIGUSVASTASTE TEGUDE EEST

1. LENNUJAAMA JULGESTUS

1.1 Lennujaamade planeerimisnõuded

1. Uue lennujaama rajatiste projekteerimisel ja ehitamisel või olemasoleva lennujaama rajatiste muutmisel võetakse täielikult arvesse käesolevas lisas osutatud ühisstandardite rakendamise nõudeid ja rakendusakte.

2. Lennujaamades kehtestatakse järgmised alad:

   a) avatud ala;

   b) lennuala;

   c) turvaalad; ning

   d) turvaalade kriitilised osad.

1.2 Juurdepääsu kontroll

1. Juurdepääsu lennualale piiratakse, et hoida ära isikute ja sõidukite nimetatud aladele loata sisenemine.

2. Juurdepääsu turvaaladele kontrollitakse, et tagada, et isikud ja sõidukid nimetatud aladele loata ei sisene.

3. Isikutele ja sõidukitele võib lubada juurdepääsu lennualale ja turvaaladele, kui nad vastavad nõutavatele julgestustingimustele.

4. Ühenduse õhusõiduki lennumeeskonna liige peab enne meeskonnaliikme isikut tõendava dokumendi saamist edukalt läbima loa andva liikmesriigi poolt läbiviidava taustakontrolli.

5. Personaliliige peab enne turvaladele juurdepääsu võimaldava lennujaama turvakaardi saamist edukalt läbima lennujaama asukohaliikmesriigi taustakontrolli. See ei kehti lennumeeskonna liikmete puhul, kellele on väljastatud meeskonnaliikme isikut tõendavad dokumendid, nagu on osutatud lõikes 4.

1.3 Muude isikute kui reisijate ja nendega kaasasolevate esemete läbivaatus

1. Muud isikud ja nendega kaasasolevad esemed vaadatakse enne turvaalale lubamist läbi korduva pistelise kontrolli alusel, et vältida keelatud esemete viimist kõnealustele aladele.

2. Muud isikud kui reisijad ja nendega kaasasolevad esemed vaadatakse enne turvaalade kriitilistesse aladesse lubamist läbi, et vältida keelatud esemete viimist kõnealustesse osadesse.

1.4 Sõidukite kontroll

Turvaaladele sisenevaid sõidukeid kontrollitakse, et vältida keelatud esemete viimist kõnealustele aladele.

1.5 Järelevalve, patrullid ja muu füüsiline kontroll

Turvaaladel ja kõikidel nendega piirnevatel avaliku juurdepääsuga aladel teostatakse järelevalvet, patrulle ja muud füüsilist kontrolli, et tuvastada kahtlase käitumisega isikud ning

ohualdid alad, mida võiks ära kasutada õigusvastaste tegude sooritamiseks, ja hoida ära selliseid tegusid.

2. LENNUJAAMADE PIIRITLETUD ALAD

Õhusõidukid, mis on pargitud lennujaamade piiritletud aladele, mille suhtes kohaldatakse artikli 4 lõike 2 kolmandas lõigus osutatud alternatiivseid meetmeid, eraldatakse õhusõidukitest, mille suhtes kohaldatakse täielikult lisas sätestatud ühisstandardeid, et vältida õhusõidukite, reisijate, pagasi ja lasti suhtes kohaldatavate julgestusstandardite ohustamist.

3. ÕHUSÕIDUKI JULGESTUS

1. Kui reisijad lahkuvad õhusõiduki pardalt, kontrollitakse õhusõidukit enne väljalendu, tagamaks, et pardal ei ole keelatud esemeid.
2. Iga õhusõidukit kaitstakse õigusvastaste tegude eest.
3. Iga õhusõiduk, mis ei ole kaitstud õigusvastaste tegude eest, kuulub läbiotsimisele.

4. REISIJAD JA KÄSIPAGAS

4.1 Reisijate ja käsipagasi läbivaatus

1. Kõik reisi alustavad, ümberistuvad ja transiitreisijad ning nende käsipagas vaadatakse läbi, et vältida keelatud esemete viimist turvaaladele ja õhusõiduki pardale.
2. Ümberistuvad reisijad ja nende käsipagas võib läbivaatusest vabastada, kui:
   a) nad saabuvad liikmesriigist, välja arvatud juhul kui komisjon või see liikmesriik on edastanud teabe, et neid reisijaid ja nende käsipagasit ei saa käsitada ühisstandardite kohase läbivaatuse läbinutena; või
   b) nad saabuvad kolmandast riigist, kellega ühendusel on artikli 17 kohane kokkulepe, millega tunnustatakse, et kõnealused reisijad ja nende käsipagas on läbi vaadatud ühenduse standarditega samaväärsete julgestusstandardite kohaselt.
3. Transiitreisijaid ja nende käsipagasit võib läbivaatusest vabastada, kui:
   a) nad jäävad õhusõiduki pardale; või
   b) nad ei saa kokku läbivaadatud väljalendavate reisijatega, välja arvatud nendega, kes lähevad sama õhusõiduki pardale; või
   c) nad saabuvad liikmesriigist, välja arvatud juhul kui komisjon või see liikmesriik on edastanud teabe, et kõnealuseid reisijaid ja nende käsipagasit ei saa käsitada ühisstandardite kohase läbivaatuse läbinutena; või
   d) nad saabuvad kolmandast riigist, kellega ühendusel on artikli 17 kohane kokkulepe, millega tunnustatakse, et kõnealused reisijad ja nende käsipagas on läbi vaadatud ühenduse standarditega samaväärsete julgestusstandardite kohaselt.

4.2 Reisijate ja käsipagasi kaitse

1. Reisijaid ja nende käsipagasit kaitstakse õigusvastaste tegude eest alates paigast, kus neile tehti läbivaatus, kuni selle õhusõiduki väljalennuni, mille pardal nad viibivad.

2. Läbivaadatud väljalendavad reisijad ei tohi kokku saada saabuvate reisijatega, välja arvatud juhul kui:

   a) reisijad saabuvad liikmesriigist, tingimusel et komisjon või see liikmesriik ei ole edastanud teavet, et kõnealuseid reisijaid ja nende käsipagasit ei saa käsitada ühisstandardite kohase läbivaatuse läbinutena; või

   b) reisijad saabuvad kolmandast riigist, kellega ühendusel on artikli 17 kohane kokkulepe, millega tunnustatakse, et kõnealuseid reisijad on läbi vaadatud ühenduse standarditega samaväärsete julgestusstandardite kohaselt.

4.3 Potentsiaalset ohtu kujutavad reisijad

Potentsiaalset ohtu kujutavate reisijate suhtes rakendatakse enne väljalendu asjakohaseid julgestusmeetmeid.

5. REGISTREERITUD PAGAS

5.1 Registreeritud pagasi läbivaatus

1. Kogu registreeritud pagas vaadatakse läbi enne õhusõidukisse pealelaadimist.

2. Registreeritud ümberlaetavat pagasit võib läbivaatusest vabastada, kui:

   a) see saabub liikmesriigist, välja arvatud juhul kui komisjon või asjaomane liikmesriik on edastanud teabe, et kõnealust registreeritud ümberlaetavat pagasit ei saa käsitada ühisstandardite kohase läbivaatuse läbinuna; või

   b) see saabub kolmandast riigist, kellega ühendusel on artikli 17 kohane kokkulepe, millega tunnustatakse, et kõnealune registreeritud pagas on läbi vaadatud ühenduse standarditega samaväärsete julgestusstandardite kohaselt.

3. Registreeritud transiitpagasi võib läbivaatusest vabastada, kui see jääb õhusõiduki pardale.

5.2 Registreeritud pagasi kaitse

Õhusõidukis veetavat registreeritud pagasit kaitstakse loata juurdepääsu eest alates paigast, kus sellele tehakse läbivaatus või kus lennuettevõtja selle vastu võtab, olenevalt sellest, kumb on varem, kuni seda vedava õhusõiduki väljalennuni.

5.3 Pagasi vastavuse kontroll

1. Iga registreeritud pagasi ühik liigitatakse reisijaga koos või reisijast eraldi liikuvaks pagasiks. Lennule registreerinud, kuid õhusõiduki pardal mitteviibiva reisija registreeritud pagas liigitatakse reisijast eraldi liikuvaks pagasiks.

2. Reisijast eraldi liikuvat pagasit ei transpordita, välja arvatud juhul, kui see pagas on kas eraldatud reisijast mitteolenevatel põhjustel või selle suhtes kohaldatakse täiendavat julgestuskontrolli.

6. LAST

6.1 Lasti julgestuskontroll

1. Kogu lasti suhtes kohaldatakse enne õhusõiduki pardale pealelaadimist julgestuskontrolli. Lennuettevõtja ei võta lasti õhusõidukil vedamiseks vastu, kui kokkuleppeline esindaja, tuntud saatja või agendi teenuseid kasutav kaubasaatja ei ole julgestuskontrolli kohaldamist kinnitanud ja arvesse võtnud.

2. Ümberlaetava lasti suhtes kohaldatakse julgestuskontrolli rakendusaktis esitatud üksikasjade kohaselt.

3. Registreeritud transiitpagasit võib läbivaatusest vabastada, kui see jääb õhusõiduki pardale.

6.2 Lasti kaitse

1. Õhusõidukis veetavat lasti kaitstakse loata juurdepääsu eest alates paigast, kus selle suhtes kohaldati julgestuskontroll kuni seda vedava õhusõiduki väljalennuni.

2. Pärast julgestuskontrolli kohaldamist loata juurdepääsu eest nõuete kohaselt kaitsmata last vaadatakse läbi.

7. LENNUETTEVÕTJA POST JA LAST

Lennuettevõtja posti ja lasti suhtes kohaldatakse julgestuskontroll, ning need on kaitstud kuni õhusõiduki pardale pealelaadimiseni, et vältida keelatud esemete viimist õhusõiduki pardale.

8. LENNUETTEVÕTJA VAHENDID JA VARUD LENNU AJAL

Vahendite ja varude suhtes, sealhulgas veoks või õhusõiduki pardal kasutamiseks ettenähtud toitlustusvahendite ja varude suhtes, kohaldatakse julgestuskontrolli ja need on kaitstud kuni õhusõidukisse pealelaadimiseni, et vältida keelatud esemete viimist õhusõiduki pardale.

9. LENNUJAAMA VARUD

Müügiks või lennujaama turvaaladel kasutamiseks ettenähtud varude suhtes, sealhulgas tollimaksuvabade kaupluste ja restoranide varude suhtes, kohaldatakse julgestuskontrolli, et vältida keelatud esemete viimist kõnealustele aladele.

10. JULGESTUSMEETMED LENNU AJAL

1. Ilma et see piiraks lennundusjulgestuseeskirjade kohaldamist, takistatakse loata isikutel lennu ajal lennumeeskonna kabiini sisenemist.

2. Ilma et see piiraks lennundusjulgestuseeskirjade kohaldamist, rakendatakse lennu ajal potentsiaalset ohtu kujutavate reisijate suhtes asjakohaseid julgestusmeetmeid.

3. Kui reisija püüab lennu ajal sooritada õigusvastast tegu, võetakse sellise teo vältimiseks asjakohased julgestusmeetmed.

4. Õhusõiduki pardal ei tohi vedada relvi, kui asjaomane liikmesriik ei ole selleks luba andnud, ja kui ei ole täidetud nõutavaid julgestustingimusi.

5. Lennu ajal võib õhusõiduki pardal kasutada parda julgestustöötajaid üksnes juhul, kui nõuded julgestustingimustele ja väljaõppele on täidetud. Liikmesriikidele jääb õigus mitte lubada kasutada lennu ajal parda julgestustöötajaid nendelt loa saanud lennuettevõtjate lendudel.

6. Lõikeid 1–4 kohaldatakse üksnes ühenduse lennuettevõtjate suhtes.

11. PERSONALI TÖÖLE VÕTMINE JA VÄLJAÕPE

1. Isikud, kes viivad läbi kontrolle, läbivaatusi, juurdepääsu kontrolle või muud julgestuskontrolli või kes vastutavad selle eest, võetakse tööle, õpetatakse välja ja

atesteeritakse, tagamaks, et nad on selleks tööks sobivad ja pädevad täitma kohustusi, mis neile määratakse.

2. Isikud, välja arvatud reisijad, kes vajavad juurdepääsu turvaaladele, peavad saama julgestusalase väljaõppe kas enne lennujaama turvakaardi või meeskonnaliikme isikut tõendava dokumendi saamist.

3. Lõigete 1 ja 2 osutatud väljaõpet tehakse töölevõtmisel ja edaspidi korduvalt.

4. Lõigete 1 ja 2 osutatud isikute väljaõpetamisega tegelevad instruktorid peavad olema vastavalt kvalifitseeritud.

12. JULGESTUSSEADMED

Läbivaatuseks, juurdepääsu kontrolliks ja muuks julgestuskontrolliks kasutatavate seadmetega peab olema võimalik asjaomast julgestuskontrolli läbi viia.