AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 22.9.2005
COM(2005) 429 végleges

2005/0191 (COD)

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól

(előterjesztő: a Bizottság)

INDOKLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

- **A javaslat alapja és célkitűzései**

A polgári légiközlekedés védelme területén közös szabályok létrehozásáról szóló 2320/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 2003 januárjában lépett hatályba. A bizottsági ellenőrzésekből nyert tapasztalat és a rendelet tagállamok általi mindennapos alkalmazása azt mutatja, hogy a tagállamok által kialakított és nem kötelező érvényű javaslatok gyors jogszabályokká alakítása – a 2001. szeptember 11-i eseményekre adott válaszként sürgősen létrejött rendelettervezet és annak elfogadása miatt – bizonyos, a hatékony végrehajtást sújtó problémákhoz vezetett.

Ennélfogva a rendelet helyébe új rendeletnek kell lépnie. A célkitűzés a jogi követelmények tisztázása, egyszerűsítése és sikeresebb összehangolása a polgári légiközlekedés-védelem javításának céljával. Az új keretrendeletnek biztos alapelveket kell meghatároznia arra vonatkozóan, hogy mi a teendő a polgári légi közlekedés jogtalan beavatkozások elleni védelme érdekében, míg ehhez a végrehajtási jogszabályoknak technikai és eljárási döntéseket kell meghatározniuk.

A Bizottság úgy véli, hogy egy új rendelet világos helyzetet fog teremteni, és a „jobb szabályozás” példájával jár elöl.

- **Általános összefüggések**

A 2320/2002/EK rendelet az Egyesült Államokban 2001. szeptember 11-én bekövetkezett szörnyű események hatására jött létre, amikor is négy utasszállító repülőgépet borzasztó következményekkel eltérítettek. Ezután gyors jogalkotási javaslat született, és a Szerződés 251. cikke szerinti eljárást követően 2002. december 16-án elfogadásra került a légi közlekedés védelme területén alapvető követelményeket meghatározó 2320/2002/EK rendelet.

E rendelet mintegy két és fél éve lépett hatályba, végrehajtási jogszabályokkal egészült ki, és bizottsági eljáráson keresztül alakult tovább a rendelet 4. és 9. cikkében előírtak szerint. Az eredeti szöveg apróbb hibáinak helyesbítése érdekében a 849/2004/EK rendelettel kisebb módosításon is átesett.
Az idővel nyert tapasztalatok azt mutatják, hogy a rendelet túl részletes, és szükséges egyszerűsíteni. Az együttdöntési eljárás keretében született keretjogszabályok ilyen mértékű részletessége megnehezíti a műszaki és az üzemeltetésben bekövetkezett fejlődés jogi felülvizsgálatát. Megközelítése túl aprólékos egy keretjogszabályhoz, így azt általános elvekkel kell helyettesíteni, míg a hozzáadott részleteket – amennyiben az szükséges – végrehajtási jogszabályokban kell ismertetni.

Noha a Bizottság tiszteletben tartja a szubszidiaritás elvét, úgy véli, hogy a védelmi intézkedések és eljárások összehangolásának a jelenleginél nagyobb foka lenne kívánatos. Különösen az ipar (légitársaságok, fuvaroztatók, szállítmányozók, berendezésgyártók) jogos érdeke a magasabb szintű összehangolás a könnyítés érdekében. Valóban, bizonyos helyzetekben a nagyobb összehangoltsággal elért könnyítés a védelem veszélyeztetése nélkül elérhető. E tekintetben a Bizottság megérti, támogatja és követi az ipar igényeit és orientációját.

Az összehangoltság hiányára jó példa a légi árufuvarozás védelme. A 2320/2002/EK rendelet melléklete 6. fejezete 2. pontjának b) alpontja szerint a meghatalmazott ügynököket az illetékes hatóság által megállapított, meghatározott követelményeknek kell alárendelni. Ennek

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

A végrehajtási jogszabályok nagyobb fokú részletessége révén további összehangolás érhető el. Az árufuvarozás védelme területén például lehetővé válik a meghatalmazott ügynökök és az ismert fuvaroztatók védelmi követelményeinek összekapcsolása a Közösség vámjogszabályaiban használatos engedéllyel rendelkező gazdasági szereplő fogalmával.

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

A rendelet egyszerűsítés és összehangolás céljából történő felülvizsgálata nagyobb egyértelműséget is biztosíthat. A rendelet elemeinek összetettsége folytán kiderült, hogy a jogi követelmények különféle értelmezésekre adnak lehetőséget. A szöveg egyes részei félreérthetőek. Az egyértelműség hozzá fog járulni a védelmi követelmények hatékony végrehajtásához és a jogbiztonsághoz.

A javasolt új rendelet a jogszabály egészére vonatkozó egyértelműség és jogbiztonság – és így a minőség – javításával keres majd megoldásokat ezekre a problémákra, ezáltal pedig a félreértelmezés kockázatait is csökkenteni fogja.

Történt már utalás arra, hogy az együttdöntési eljárással elfogadott részletes üzemeltetési és műszaki követelményei rugalmatlanságot eredményeznek. A Bizottság úgy véli, hogy a folyamatosan kialakuló kockázatok fényében az általános védelmi szint növelése szempontjából a gyors cselekvési/válaszadási képesség a legfontosabb. E gyors cselekvési/válaszadási képességet adott esetben előtérbe kell helyezni az intézményközi jogalkotási egyensúlyt érintő esetleges aggodalmakkal szemben. Ez a megközelítés természetesen nem sérti az Európai Parlamentnek a komitológiai munkafolyamat eredményeként létrejött végrehajtási jogszabályokra vonatkozó felülvizsgálati jogát.

Végül aggodalomra ad okot, hogy a jelenlegi rendelet nyilvános hozzáférésű. Ebből következően minden módosítása is nyilvános hozzáférésű lesz. A Bizottság úgy véli, nem kívánatos a részletes védelmi intézkedéseket és eljárásokat nyilvánosan hozzáférhetővé tenni, mivel fennáll annak a veszélye, hogy lehetséges terroristák a légiközlekedés-védelem gyenge pontjainak felkutatására felhasználhatják az azokban lévő információkat jogellenes cselekmények elkövetésének céljával. Ehhez hasonlóan nem közérdek az új védelmi eredmények terjesztése sem. Ezek a gondok orvosolhatók azáltal, hogy az üzemeltetési részleteket a végrehajtó jogszabályok tartalmazzák.

- **A javaslat által érintett területet szabályozó hatályos rendelkezések**

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

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel**

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

2. KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELT FELEKKEL ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

- **Konzultáció az érdekelt felekkel**

A konzultáció módszerei, a megcélzott főbb ágazatok és a válaszadók általános bemutatása

A kulcsfontosságú érdekelt feleket – így a légitársaságokat, a repülőtereket, a pilótákat és a rakománykezelőket – képviselő szervezetek a bizottsági javaslatban megtalálható követelmények kialakítása érdekében jelentős szerepet vállaltak a Bizottságot segítő munkacsoportokban.

A válaszok összefoglalása és figyelembevételük módja

Az érdekelteket tömörítő szervezetek általában véve támogatják a keretjogszabályok részletességének csökkentését, feltéve, hogy szintén szerepet játszhatnak a kiegészítő végrehajtási jogszabályok kidolgozásában.

- **Szakértők bevonása**

Nem volt szükség külső szakértők bevonására.

- **Hatásvizsgálat**

Mivel a javaslat célja a már létező keretrendelet helyettesítése, elfogadása önmagában nem jár különösebb hatással. Ennek következtében és az adott körülmények között a hivatalos hatásvizsgálatnál megfelelőbbnek tűnt az érdekelt szervezetekkel folytatott párbeszéd.

E jogszabálynak nincs társadalmi vagy környezetvédelmi hatása.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

- **A javasolt intézkedés összefoglalása**

A 2320/2002/EK rendelet felülvizsgálatával – egy kivételt leszámítva – a Bizottság nem kívánja alapvetően megváltoztatni a légiközlekedés-védelem területén gyakorolt hatáskörét. A javaslat inkább a keretjogszabályban – a 849/2003/EK rendelettel módosított 2320/2002/EK rendeletben – és a jelenlegi hét végrehajtási jogszabályban – a 622/2003/EK, 1217/2003/EK, 1486/2003/EK, 68/2004/EK, 1138/2004/EK, 781/2005/EK és 857/2005/EK bizottsági rendeletekben – található törvényi rendelkezések egyensúlyát módosítja.

Így a 2320/2002/EK rendelet helyébe egy egyszerűsített és egyértelműbb, általános elveket meghatározó rendelet lépne. A keretjogszabályból kivágott részletek az ennek megfelelően módosított végrehajtási jogszabályokba kerülnének bevezetésre.

E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a javaslat hozzávetőlegesen fele olyan hoszzú, mint a jelenlegi rendelet.

A Bizottság által igényelt egyetlen új hatáskör a járatokon alkalmazott védelmi intézkedések szabályait érinti. Ez olyan különféle kérdésköröket fed le, mint a pilótafülkébe való belépés, a szabálytalan utasok vagy a járatokon szolgáló védelmi tisztek („sky marshals”). Jelenleg nincs a járatokon alkalmazott védelmi intézkedésekre vonatkozó közösségi jogszabály. A Bizottság véleménye szerint az összehangolt szabályozásra a végrehajtási jogszabályok formájában létrejött légiközlekedés-védelmi jogszabályok lennének a legmegfelelőbbek. Ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy az ilyen végrehajtási jogszabályok kialakítására csak akkor kerül sor, ha és amennyiben e szabályok megalkotása közösségi szinten szükségesnek bizonyul. Meg kell jegyezni azt is, hogy a Bizottságnak nem áll szándékában a tagállamokra kényszeríteni a járatokon szolgáló védelmi tisztek jelenlétét a repülőgépek fedélzetén, és a javaslat semmilyen módon nem kívánja megváltoztatni az e területen meglévő szuverenitást.

- **Jogalap**

Az EK-szerződés 80. cikkének (2) bekezdése.

- **A szubszidiaritás elve**

A szubszidiaritás elve annyiban érvényesül, hogy a Közösség nem rendelkezik kizárólagos hatáskörrel a javaslatot illetően.

A javaslat célkitűzéseit a tagállamok nem tudják kielégítő mértékben megvalósítani a következő ok(ok) miatt:

A légiközlekedés-védelem kérdésének közösségi szintű jelentősége, illetve a légiközlekedési belső piac fejlettségére való tekintettel a célkitűzések jobban megvalósíthatók közösségi, mint nemzeti szinten.

A javaslat célkitűzéseit közösségi fellépés segítségével hatékonyabban lehet majd megvalósítani a következő ok(ok) miatt:

A jelenlegi rendelet már megmutatta, hogy miért a közösségi szintű cselekvés a legmegfelelőbb.

A jelenlegi rendelet jól mutatja, hogy a légiközlekedés-védelem közösségi megközelítése mind az általános követelményszint, mind a tagállamok közötti kölcsönös bizalom javulásával jár.

A meglévő jogszabály helyettesítésére szánt új jogszabály tervezete esetében is igaz, hogy annak céljai közösségi szinten jobban megvalósíthatók, tekintettel a légiközlekedés-védelem közösségi jelentőségére és a légiközlekedési belső piac összetettségére.

A javaslat ezért megfelel a szubszidiaritás elvének.

- **Az arányosság elve**

A javaslat megfelel az arányosság elvének a következő ok(ok) miatt.

Mint a létező jogszabály, úgy a javasolt új jogi aktus is közös alapkövetelményeket állapít meg, de lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy szigorúbb intézkedéseket alkalmazzanak, ha egy esetleges fenyegetés szükségessé teszi azt.

A javaslat nem tér ki a védelem finanszírozásának kérdésére. A 2320/2002/EK rendelet elfogadásakor az egyik legnagyobb vitát az a kérdés okozta, hogy az iparnak vagy az államnak kell-e állnia a védelmi kiadásokat. Ennek végeredménye egy intézményközi nyilatkozatban tett kötelezettségvállalás volt, mely szerint a Bizottságnak tanulmányt kell készítenie különösen arra vonatkozóan, hogy „miképpen osztható meg [a légiközlekedés-védelmi] finanszírozás a hatóságok és az üzemeltetők között; az eredményeket és javaslatokat adott esetben át kell adnia az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak”. A tanulmány elkészült,

az eredmények pedig 2004 szeptemberében közzétételre kerültek és megtekinthetők a Bizottság honlapján (http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm.) A jelentés következtetései annak a bizottsági közleménynek az alapját képezik, amely áttekinti a védelem finanszírozásának lehetőségeit az összes közlekedési eszköz tekintetében. Ezen intézkedés a 2005-ös bizottsági munkaprogram keretében valósul meg, befejezése pedig 2005 végére várható A 2320/2002/EK rendelet helyettesítésének jogalkotási kezdeményezése a kilátásba helyezett bizottsági közlemény, illetve a jelenlegi, Közösség-szerte érvényes védelmi finanszírozás módjának sérelme nélkül jött létre.

- **Az eszközök megválasztása**

Javasolt eszköz: rendelet.

Egyéb eszközök az alábbi ok(ok) miatt nem lennének megfelelőek:

E javaslat egy létező rendelet helyébe kíván lépni. A rendelet eredetileg a legmegfelelőbb eszköznek tűnt arra, hogy a) Közösségben biztosítható legyen a szabályok egységes alkalmazása, illetve hogy b) a 2001. szeptember 11-i események után biztosítható legyen a közös szabályok mihamarabbi elfogadása.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincsenek a közösségi költségvetést érintő vonatkozásai.

5. KIEGÉSZÍTŐ INFORMÁCIÓ

- **Egyszerűsítés**

A javaslat rendelkezik a jogszabályok egyszerűsítéséről.

Az idővel nyert tapasztalatok azt mutatják, hogy a rendelet túl részletes, és szükséges az egyszerűsítése. Az együttdöntési eljárással elfogadott keretjogszabály ilyen mértékű részletessége megnehezíti a műszaki és az üzemeltetésben bekövetkezett fejlődés jogi felülvizsgálatát.

Így például a melléklet 4.1.1. pontja az utasok átvizsgálásának két módját, a kézzel, illetve a fémérzékelő kapuval történőt határozza meg. Ugyanakkor előrelátható időn belül az utasok átvizsgálásának műszaki lehetőségei a tiltott tárgyak felkutatásának valós és nagyon pontos alternatív módját alkotják majd. Sajnálatos módon a rendelet mellékletének 4.1.1. pontjában leírtaktól eltérő módszerek használata nem lehetséges mindaddig, amíg a rendelet megfelelő módosítása meg nem történik. Az együttdöntési eljárás szükségessége miatt ez nem történhet meg gyorsan, aminek következménye a légiközlekedésre gyarkorolt esetleges negatív hatás. Ez a számos példa egyike.

A javaslat elfogadása a 2320/2002/EK rendelet és az azt módosító 849/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezésével járna. A javaslat így összhangban van a Bizottság azon elköteleződésével, hogy könnyítsen az adminisztratív formaságokon azáltal, hogy az "új a régi helyett" elvét követve hatályon kívül helyezi a jelenlegi jogszabályt.

A javaslat szerepel a Bizottságnak a közösségi vívmányok frissítésére és egyszerűsítésére irányuló állandó programjában, illetve a 2005/TREN/016 hivatkozás szerinti munka- és jogalkotási programjában.

- **A jelenlegi jogszabályok hatályon kívül helyezése**

A javaslat elfogadása a hatályos jogszabályok hatályon kívül helyezését eredményezi.

- **Európai Gazdasági Térség**

A javasolt jogi aktus EGT vonatkozású, ezért ki kell terjeszteni az Európai Gazdasági Térségre.

- **A javaslat részletes magyarázata**

Az 1. cikk meghatározza a célkitűzéseket, nevezetesen a közös szabályok megállapítását a polgári légi közlekedés elleni jogellenes beavatkozások megakadályozása érdekében. Az 1. cikk nem különbözik jelentős mértékben a 2320/2002/EK rendelet 1. cikkétől.

A 2. cikk meghatározza a rendelet hatályát. A szöveg egyértelműbb, mint a jelenlegi rendelet szövege, ezzel elősegítve annak jogbiztonságát, hogy a rendelet alkalmazandó mind a polgári légi közlekedést kiszolgáló közösségi repülőterekre, mind az ilyen repülőtereken szolgáltatást nyújtó üzemeltetőkre, mind pedig az ilyen repülőterekről induló járatok légiközlekedés-védelmét biztosító jogalanyokra (például a nem a repülőtéri területhez tartozó étkeztetés és teherszállítási szolgáltatások).

A 3. cikk a meghatározásokat tartalmazza.

A 4. cikk utal a közösségi jogban meghatározandó közös követelményekre, beleértve azon intézkedéseket, amelyekre a végrehajtási jogszabályokban ki kell térni.

Az 5. cikk lehetőséget biztosít a tagállamoknak a szigorúbb védelmi intézkedések alkalmazására. Az elv ugyanaz, mint ami a 2320/2002/EK rendelet 6. cikkében szerepel. Ugyanakkor az új javaslat egyrészt kockázatértékelés elkészítésére kötelezi a tagállamokat, másrészt pedig az ilyen intézkedést általánosan indokolni kell, ha a Bizottság ezt kéri. Ennek oka az érdekelt felek azon aggodalmainak figyelembe vétele, hogy a nemzeti hatóságok kiegészítő védelmi követelményekkel terhelik majd őket intézkedéseik indoklásának szüksége nélkül. A jogszabályok nem szabhatnak korlátot a konkrét fenyegetésekre adott válaszként született tagállami intézkedéseknek, ezért az egyes járatokra vonatkozó megerősített védelmi követelmények e cikk követelményeinek hatályán kívül esnek.

A 6. cikk teljes egészében új. Azt a helyzetet taglalja, amikor harmadik ország a közösségi jogszabályokban meghatározott védelmi intézkedésektől eltérő védelmi intézkedéseket követel meg a közösségi repülőterekről érkező járatokra vonatkozóan.

A 7. cikk megismétli azon – jelenleg a 2320/2002/EK rendelet 5. cikke (2) bekezdésében szereplő – követelményt, mely szerint minden tagállamban egyetlen hatóság legyen felelős a légiközlekedés-védelmi követelmények végrehajtásának összehangolásáért és felügyeletéért.

A 8-12. cikkek megkövetelik, hogy védelmi program álljon rendelkezésre nemzeti, repülőtéri és légifuvarozói szinten csakúgy, mint minden, légiközlekedés-védelmi feladatot ellátó jogalanyra vonatkozóan. A cikk alapvetően nem különbözik a jelenlegi jogszabály 5. cikkének (1) és (4) bekezdésétől, de a közösségi jogszabályokban első alkalommal hivatalosan is védelmi programot követel meg az egyéb jogalanyok – így rakománykezelő, illetve légi élelmezési társaságok – részéről. A védelmi programok követelménye a jelenlegi, légiközlekedési ágazatban ismert legjobb gyakorlatot tükrözi, és mint ilyen, nem jelent jelentős terhet az iparra vagy a közigazgatásra nézve.

A 13. cikk meghatározza annak kötelezettségét, hogy minden tagállamnak megfelelésellenőrző tevékenységet kell folytatnia minőségellenőrzési nemzeti program formájában. Ebben a cikkben a 2320/2002/EK rendelet 5. cikkének (3), illetve 7. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kötelezettségek szerepelnek.

A 14. cikk lehetőséget ad – többek között – a közösségi repülőterek bizottsági ellenőrzésére. Ez általában véve nem változik a 2320/2002/EK rendelet 7. cikke (2)–(4) bekezdésének előírásaihoz képest.

A 15. cikk az információk terjesztésével kapcsolatos.

A 16. cikk felállítja a Bizottságot a végrehajtási jogszabályok kidolgozásában segítő bizottságot. Lényegében megegyezik azzal, ami a 2320/2002/EK rendelet 9. cikkében szerepel.

A 17. cikk a jelenlegi, a harmadik országokból érkező járatok védelmérő szóló 10. cikk helyébe lép. Kilátásba helyez a Közösség és harmadik országok közötti megállapodásokat, amelyek következtében a közösségi repülőtereken az utasok átszállása, valamint a poggyász és a rakomány átrakodása az átvizsgálás és/vagy kiegészítő védelmi ellenőrzések szüksége nélkül történhetne.

A 18. cikk előírja szankciók alkalmazását azok ellen, akik nem tartják tiszteletben a Közösség légiközlekedés-védelmi követelményeit. A követelmény ugyanaz, mint ami a 2320/2002/EK rendelet 12. cikkében szerepel.

A 19. és 20. cikk hatályon kívül helyezi a meglévő rendeletet, és ezen új jogi aktussal helyettesíti azt. Lehetővé teszi a lépcsőzetes végrehajtást annak érdekében, hogy a 2320/2002/EK rendeletet kiegészítő végrehajtási jogszabályokat bizottsági eljárással naprakésszé lehessen tenni, összehangolva azokat az új jogi aktussal; így elkerülhető, hogy a meglévő rendelet hatályon kívül helyezésével joghézag keletkezzen.

Az új jogi aktus melléklete ugyanolyan szerkezetű, mint a 2320/2002/EK rendelet melléklete. Ugyanakkor a melléklet minden fejezetének tartalma az elvek általános felállítását célzó egyszerűsítésen ment keresztül. Amennyiben szükség lesz szabályok felállítására, ezek végrehajtási jogszabályokban kerülnek kialakításra. Így például az új, utasokról és kézipoggyászokról szóló 4. fejezet a jelenleginek körülbelül a felét teszi ki. A járatokon alkalmazott védelmi intézkedésekről szóló 10. fejezet az egyetlen, amely nem szerepel a jelenleg hatályos rendeletben.

2005/0191 (COD)

Javaslat:

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára[1],

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[2],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[3],

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően[4],

mivel:

(1) A személyek és az áruk Európai Unión belüli védelme érdekében a polgári légi közlekedés védelme területén közös szabályok létrehozásával meg kell akadályozni a polgári repülőgépekkel szembeni jogellenes beavatkozásokat. E cél elérésének eszköze közös légiközlekedés-védelmi szabályok és követelmények megállapítása, valamint a megfelelést ellenőrző rendszer felállítása.

(2) A polgári légi közlekedés általános védelme érdekében meg kell teremteni az 1944. december 7-én Chicagóban aláírt, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 17. melléklete 2002. áprilisi kiadásának egységes értelmezési alapjait.

(3) A polgári légi közlekedés védelme területén közös szabályok létrehozásáról szóló 2320/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet[5] a 2001. szeptember 11-én az Egyesült Államokban történt események nyomán született.

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

(5) Mivel a folyamatosan fejlődő kockázatértékeléseknek való megfelelés és az új technológiák bevezetése érdekében a védelmi intézkedések és eljárások alkalmazása terén nagyobb rugalmasságra van szükség, az új jogszabályban úgy kell meghatározni

---

1 HL C […], […], […]. o.
2 HL C […], […], […]. o.
3 HL C […], […], […]. o.
4 HL C […], […], […]. o.
5 HL L 355., 2002.12.30., 1. o.

a polgári légi közlekedést a jogellenes beavatkozásoktól védő intézkedéseket, hogy a végrehajtás műszaki részletei vagy eljárási folyamatai ne kerüljenek kifejtésre.

(6) Az új jogszabályt a tagállamok területén a polgári légi közlekedést kiszolgáló repülőterekre, az ilyen repülőtereken szolgáltatást nyújtó üzemeltetőkre, valamint a repülőterek számára vagy azokon keresztül árut biztosító és/vagy szolgáltatásokat nyújtó jogalanyokra kell alkalmazni.

(7) A légi járművek fedélzetén elkövetett bűncselekményekről és egyéb cselekményekről szóló, 1963-as tokiói egyezmény, a légi járművek jogellenes hatalomba kerítésének leküzdéséről szóló, 1970-es hágai egyezmény és a polgári repülés biztonsága elleni jogellenes cselekmények leküzdéséről szóló, 1971-es montreali egyezmény sérelme nélkül az új jogszabálynak a közösségen belüli légi fuvarozók repülőgépein vagy járatain alkalmazott védelmi intézkedésekre kell vonatkoznia.

(8) A polgári repülés különböző formái nem feltétlenül egyformán veszélyesek. Az egységes légiközlekedés-védelmi követelményrendszer megállapításakor a repülőgép méretét, az üzemeltetés jellegét és/vagy gyakoriságát is figyelembe kell venni, fenntartva az eltérések engedélyezésének lehetőségét.

(9) Szintén lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok kockázatértékelés alapján az előírandóknál szigorúbb intézkedéseket alkalmazzanak. Azonban arra is lehetőséget kell biztosítani, hogy a Bizottság megvizsgálja a szigorúbb intézkedéseket és határozzon arról, hogy a tagállam továbbra is alkalmazhatja-e azokat.

(10) A harmadik országok megkövetelhetnek az ebben a jogszabályban előírtaktól eltérő intézkedéseket az olyan járatok esetében, amelyek egy tagállami repülőtérről egy harmadik országba, vagy egy harmadik országon keresztül közlekednek. Azonban a Közösség által aláírt kétoldalú egyezmények sérelme nélkül meg kell teremteni annak a lehetőségét, hogy a Bizottság megvizsgálja a harmadik ország védelmi követelményeit, és határozzon arról, hogy a tagállam, az üzemeltető vagy más jogalany továbbra is alkalmazhatja-e a megkövetelt intézkedéseket.

(11) Bár egy tagállamban akár két vagy több testület is foglalkozhat a légi közlekedés védelmével, minden tagállamnak ki kell jelölnie egyetlen hatóságot, amelynek felelőssége felügyelni és összhangolni a védelmi követelmények végrehajtását.

(12) Minthogy meg kell határozni a közös követelményrendszer végrehajtása érdekében elvégzendő feladatokat, és meg kell állapítani az üzemeltetők és más jogalanyok részéről szükséges intézkedéseket, minden tagállamnak létre kell hoznia egy nemzeti programot a polgári légi közlekedés védelme érdekében. Ezen felül szükséges, hogy minden repülőtéri üzemeltető, légi fuvarozó és a légiközlekedés-védelmi követelményeket alkalmazó jogalany létrehozzon, alkalmazzon és fenntartson egy olyan védelmi programot, amely révén megfelel mind az új jogszabálynak, mind a rá vonatkozó polgári légiközlekedés-védelmi nemzeti programnak.

(13) Az új jogszabálynak és a polgári légiközlekedés-védelmi nemzeti programnak való megfelelés ellenőrzése érdekében minden tagállamnak létre kell hoznia egy, a polgári légiközlekedés-védelem színvonala ellenőrzését célzó nemzeti programot, amelynek végrehajtásáról is gondoskodik.

(14) Az új jogszabály tagállami végrehajtása ellenőrzése és a légiközlekedés-védelem esetleges gyenge pontjai azonosítása érdekében szükséges, hogy a Bizottság ellenőrzéseket hajtson végre, akár előzetes bejelentés nélkül is.

(15) A közös követelmények végrehajtása érdekében hozott intézkedéseket és eljárásokat, érzékeny védelmi adatokat tartalmazó jogszabályokat, valamint a Bizottság ellenőrzéseiről készült jelentéseket és a nemzeti hatóságok válaszait „EU minősített információ”-nak kell tekinteni a Bizottság eljárási szabályzatának módosításáról szóló, 2001. november 29-i 2001/844/EK, ESZAK, Euratom bizottsági rendelet[6] értelmében. Ezeket nem szabad közzétenni, és csak azon üzemeltetők és jogalanyok számára szabad elérhetővé tenni, akiknek jogos érdeke fűződik hozzá.

(16) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket és eljárásokat a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal[7] összhangban kell elfogadni.

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

(18) E rendelet rendelkezéseinek megszegése esetére szankciókat kell megállapítani. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk
Célkitűzések

1. E rendelet közös szabályokat állapít meg a polgári légi közlekedés elleni jogellenes beavatkozások megakadályozása érdekében.

   Szintén célja biztosítani a nemzetközi polgári repülésről szóló Chicagói Egyezmény, különösen annak 2002. áprilisi kiadású 17. melléklete vonatkozó rendelkezései egységes értelmezési alapjait.

2. Az (1) bekezdésben meghatározott célkitűzések megvalósításának eszközei az alábbiak:

   a) a légiközlekedés-védelmi intézkedésekre vonatkozó közös szabályok és követelmények meghatározása;

   b) megfelelőség-ellenőrzési mechanizmusok felállítása.

2. cikk
Hatály

Ezt az irányelvet a következőkre kell alkalmazni:

a) minden olyan repülőtérre, amely a polgári légi közlekedést szolgálja ki, és egy tagállam területén helyezkedik el;

b) az a) pontban említett repülőtereken szolgáltatást biztosító minden üzemeltetőre, beleértve a légi fuvarozókat;

---

[6] HL L 317., 2001.12.3., 1. o.
[7] HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

c) minden olyan jogalanyra, amely a repülőtér területén belül vagy kívül lévő telephelyen működik és az a) pontban említett repülőterek számára vagy azokon keresztül árut biztosít és/vagy szolgáltatásokat nyújt.

3. cikk
Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

(1) „polgári légi közlekedés”: bármilyen kereskedelmi vagy nem kereskedelmi, tervezett vagy nem tervezett légiközlekedési művelet, kivéve az állami légi járművek által a nemzetközi polgári repülésről szóló, 1944-es Chicagói Egyezmény 3. cikkében említett műveleteket;

(2) „légi közlekedés védelme”: a polgári légi közlekedésnek a jogellenes beavatkozások elleni védelmét célzó intézkedések, emberi és természeti erőforrások összessége;

(3) „üzemeltető”: olyan személy, szervezet vagy vállalkozás, amely részt vesz, vagy felajánlja részvételét egy légiközlekedési műveletben;

(4) „légi fuvarozó”: érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező légiközlekedési vállalkozás;

(5) „közösségi légi fuvarozó”: egy tagállam által a 2407/92/EGK tanácsi rendelettel[8] összhangban kiadott, érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező légiközlekedési vállalkozás;

(6) „tiltott tárgyak”: jogellenes beavatkozás elkövetésére alkalmas fegyverek, robbanószerkezetek vagy egyéb veszélyes készülékek, tárgyak vagy anyagok;

(7) „átvizsgálás”: a tiltott tárgyak azonosítására és/vagy kimutatására szolgáló műszaki vagy egyéb eszközök alkalmazása;

(8) „védelmi ellenőrzés”: olyan eszköz alkalmazása, amellyel a tiltott tárgyak bevitele megakadályozható;

(9) „belépési ellenőrzés”: olyan eszközök alkalmazása, amelyekkel az illetéktelen személyek és/vagy járművek belépése megakadályozható;

(10) „repülőgép-forgalmi terület”: valamely repülőtér mozgásterülete, a szomszédos területek, valamint épületek vagy azok részei, ahová a belépés korlátozott;

(11) „nyilvános terület” a repülőtér azon részei, a szomszédos területek és épületek vagy azok részei, amelyek nem tartoznak a repülőgép-forgalmi területhez;

(12) „szigorított védelmi terület”: a repülőgép-forgalmi területen lévő olyan területek, ahová a belépés korlátozott és belépési ellenőrzést alkalmaznak;

(13) „kijelölt terület”: olyan terület, amelyet belépési ellenőrzés választ el a szigorított védelmi területtől, vagy amennyiben maga is ilyen, a repülőtér egyéb szigorított védelmi területeitől;

(14) „védelmi átvilágítás”: a szigorított védelmi területre történő kíséret nélküli belépésre való alkalmasság megállapításának részeként valamely személy személyazonosságának és bűnügyi múltjának ellenőrzése;

---

[8] HL L 240., 1992. 8. 24., 1. o.

(15) „átszálló utasok, azok poggyásza vagy átrakandó rakomány”: olyan utasok, poggyász vagy rakomány, amely másik repülőgépen utazik tovább, mint amelyen érkezett;

(16) „tranzitutasok, azok poggyásza vagy tranzitrakomány”: olyan utasok, poggyász vagy rakomány, amely ugyanazon a repülőgépen utazik tovább, mint amelyen érkezett;

(17) „potenciálisan veszélyes utas”: olyan utas, akit kitoloncoltak, bevándorlásra nem találnak jogosultnak, vagy aki törvényes őrizet alatt áll;

(18) „kézipoggyász”: egy repülőgép utasterében történő szállításra szánt poggyász;

(19) „poggyásztéri csomag”: valamely repülőgép poggyászterében történő szállításra szánt poggyász;

(20) „kísért poggyásztéri csomag”: annak a repülőgépnek a poggyászterében történő szállításra elfogadott poggyász, amelynek fedélzetén a poggyászt feladó utas tartózkodik;

(21) „légifuvarozói posta”: olyan posta, amelynek feladója és címzettje is légi fuvarozó;

(22) „légifuvarozói anyagok”: olyan anyagok, amelyek származási és rendeltetési helye is egy légi fuvarozó, vagy amelyeket egy légi fuvarozó használ;

(23) „rakomány”: bármely olyan, repülőgépen való szállításra szánt holmi, ami eltér a poggyásztól, a légifuvarozói postától, a légifuvarozói anyagoktól és a járaton biztosított ellátási készletektől;

(24) „meghatalmazott ügynök”: légi fuvarozó, ügynök, szállítmányozó, vagy egyéb olyan jogalany, aki a rakományra vonatkozóan e rendelettel összhangban védelmi ellenőrzéseket végez;

(25) „ismert megbízó”: a légi rakomány szállításának kezdeményezője, eljárásai megfelelnek olyan közös védelmi szabályoknak és követelményeknek, amelyek lehetővé teszik, hogy a rakomány további átvizsgálás nélkül bármilyen légi járművön szállítható legyen;

(26) „listás megbízó”: a légi rakomány szállításának kezdeményezője, eljárásai megfelelnek olyan közös védelmi szabályoknak és követelményeknek, amelyek lehetővé teszik, hogy a rakomány további átvizsgálás nélkül bármilyen teherszállító légi járművön szállítható legyen;

(27) „repülőgép védelmi ellenőrzése”: a repülőgép azon belső részeinek alapos vizsgálata, amelyhez az utasok hozzáférhettek, valamint a poggyásztér vizsgálata tiltott tárgyak és a repülőgéppel szembeni jogellenes beavatkozások felderítése céljából;

(28) „repülőgép védelmi vizsgálata”: a repülőgép belsejének és hozzáférhető külsejének alapos átkutatása tiltott tárgyak és a repülőgéppel szembeni jogellenes beavatkozások felderítése céljából;

(29) „járaton szolgáló védelmi tiszt”: egy tagállam alkalmazásában álló személy, akinek feladata, hogy a tagállam által kiadott üzemeltetési engedéllyel rendelkező légi fuvarozó repülőgépén utazva megvédje a repülőgépet és annak utasait a jogellenes beavatkozástól.

4. cikk

Közös követelmények

1. A polgári légi közlekedést a jogellenes beavatkozásoktól védő közös követelményeket a melléklet tartalmazza.

2. Az (1) bekezdésben említett közös követelmények végrehajtására vonatkozó részletes intézkedéseket és eljárásokat a 16. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban kell meghatározni.

Ezek a szabályok különösen a következőkre vonatkoznak:

a) az átvizsgálás módszerei, a belépési ellenőrzés és egyéb védelmi ellenőrzések;

b) a repülőgépek védelmi ellenőrzésének és védelmi vizsgálatának módszerei;

c) tiltott tárgyak;

d) a berendezésekre vonatkozó teljesítménykövetelmények és vizsgálati eljárások;

e) az alkalmazottak toborzása és képzése;

f) a szigorúan korlátozott védelmi területek kritikus részeinek meghatározása;

g) a meghatalmazott ügynökök, ismert megbízók és listás megbízók kötelezettségei, és a rájuk vonatkozó jóváhagyási eljárás;

h) olyan személyek és áruk, akik vagy amelyek tényszerű okokból különleges védelmi eljáráson esnek át, vagy éppen ellenkezőleg, mentesülnek az átvizsgálás, a belépési ellenőrzés vagy más védelmi ellenőrzés alól.

Az (1) bekezdésben említett közös követelményektől való eltérésként az intézkedések és eljárások vonatkozhatnak az átvizsgálásra, a belépési ellenőrzésre és egyéb védelmi ellenőrzésekre, amelyek célja a megfelelő szintű védelem biztosítása a repülőtereken vagy azok kijelölt területein. Az ilyen alternatív intézkedések indokoltságát a repülőgép mérete és az érintett repülőtéren az üzemeltetési műveletek jellege és/vagy gyakorisága igazolja.

3. A tagállamok biztosítják az (1) bekezdésben említett közös követelmények alkalmazását.

5. cikk

A tagállamok által alkalmazott szigorúbb intézkedések

1. A tagállamok alkalmazhatnak a 4. cikkben meghatározottaknál szigorúbb intézkedéseket. Ilyen esetben kockázatértékelés alapján és a közösségi jogszabályoknak megfelelően kell eljárniuk. A szigorúbb intézkedések mindig a tárgykörhöz kapcsolódóak, objektívek, megkülönböztetéstől mentesek és a kockázattal arányosak.

A tagállamok értesítik a Bizottságot az ilyen intézkedésekről.

2. A Bizottságnak jogában áll megvizsgálni az (1) bekezdés alkalmazását, és a 16. cikk (1) bekezdésében említett bizottsággal történő tanácskozást követően eldönteni, hogy a tagállam továbbra is alkalmazhatja-e az intézkedéseket.

A Bizottság tájékoztatja döntéséről a Tanácsot és a tagállamokat.

A Bizottságtól kapott tájékoztatás kézhezvételétől számított egy hónapon belül a tagállam a határozatot a Tanács elé bocsáthatja. A Tanács minősített többséggel, három hónapon belül eltérő határozatot hozhat.

3. Amennyiben a szigorúbb intézkedés egy adott napon egy adott járatra korlátozódik, az (1) bekezdés második albekezdése és a (2) bekezdés nem alkalmazandó.

6. cikk

Harmadik országok által megkövetelt védelmi intézkedések

1. A Közösség által aláírt kétoldalú egyezmények sérelme nélkül a tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a harmadik országok által megkövetelt azon intézkedésekről, amelyek eltérnek a 4. cikkben előírt közös követelményektől egy tagállami repülőtérről egy harmadik országba vagy egy harmadik országon keresztül közlekedő járat esetében.

2. Az érintett tagállam kérésére vagy saját kezdeményezéséből a Bizottság megvizsgálja az (1) bekezdés alkalmazását, és miután tanácskozott a 16. cikk (1) bekezdésében említett bizottsággal, eldönti, hogy az érintett tagállam, üzemeltető vagy jogalany továbbra is alkalmazhatja-e a megkövetelt intézkedéseket.

   A Bizottság tájékoztatja döntéséről a Tanácsot és a tagállamokat.

3. Az (1) és a (2) bekezdés nem alkalmazandó, amennyiben:

   a) az érintett tagállam az 5. cikkel összhangban alkalmazza a szóban forgó intézkedéseket ; or

   b) a harmadik ország követelménye egy adott napon egy adott járatra korlátozódik.

7. cikk

Nemzeti hatóságok

Ahol egy tagállamban két vagy több testület is foglalkozik a légi közlekedés védelmével, a tagállamnak ki kell jelölnie egyetlen hatóságot (a továbbiakban: „a nemzeti hatóság”), amelynek felelőssége a 4. cikkben említett közös védelmi követelmények végrehajtásának felügyelete és összehangolása.

8. cikk

Programok

A tagállamok, a repülőtéri üzemeltetők, a légi fuvarozók és egyéb, légiközlekedés-védelmi követelményeket alkalmazó jogalanyok felelősek saját védelmi programjaik létrehozásáért, alkalmazásáért és fenntartásáért a 9-12. cikkben meghatározottak szerint.

A tagállamok ezen felül a 13. cikkben meghatározott átfogó minőség-ellenőrzési feladatot is ellátják.

9. cikk

Polgári légiközlekedés-védelmi nemzeti program

1. Minden tagállam létrehoz, alkalmaz és fenntart egy polgári légiközlekedés-védelmi nemzeti programot.

   A program meghatározza a 4. cikkben említett közös követelmények végrehajtása érdekében elvégzendő feladatokat, és megállapítja az üzemeltetők és más jogalanyok részéről szükséges intézkedéseket.

2. A nemzeti hatóság írott formában elérhetővé teszi a polgári légiközlekedés-védelmi nemzeti program megfelelő részeit azon üzemeltetők és jogalanyok számára, akiknek jogos érdekük fűződik hozzá.

10. cikk

Repülőtér-védelmi program

1. Minden repülőtér-üzemeltető létrehoz, alkalmaz és fenntart egy repülőtér-védelmi programot.

   Ez a program meghatározza azokat a módszereket és eljárásokat, amelyeket a repülőtér-üzemeltetőnek követnie kell ahhoz, hogy megfeleljen mind e rendeletnek, mind a repülőtér helye szerinti tagállam polgári légiközlekedés-védelmi nemzeti programjának.

   A programnak tartalmaznia kell azt is, hogy a módszereknek és eljárásoknak való megfelelést a repülőtér-üzemeltető hogyan ellenőrzi.

2. A repülőtér-védelmi programot be kell nyújtani a nemzeti hatósághoz.

11. cikk

Légifuvarozói védelmi program

1. Minden légi fuvarozó létrehoz, alkalmaz és fenntart egy légifuvarozói védelmi programot.

   A program meghatározza azokat a módszereket és eljárásokat, amelyeket a légi fuvarozónak követnie kell ahhoz, hogy megfeleljen mind e rendeletnek, mind a szolgáltatás helye szerinti tagállam polgári légiközlekedés-védelmi nemzeti programjának.

   A programnak tartalmaznia kell azt is, hogy a módszereknek és eljárásoknak való megfelelést a légi fuvarozó hogyan ellenőrzi.

2. Kérésre a légifuvarozói védelmi programot be kell nyújtani a nemzeti hatósághoz.

12. cikk

A légiközlekedés-védelmi követelményeket alkalmazó jogalanyok védelmi programja

1. Minden, légiközlekedés-védelmi követelményeket alkalmazó jogalany létrehoz, alkalmaz és fenntart egy védelmi programot.

   A program meghatározza azokat a módszereket és eljárásokat, amelyeket a jogalanynak követnie kell ahhoz, hogy megfeleljen mind e rendeletnek, mind a telephelye szerinti tagállam polgári légiközlekedés-védelmi nemzeti programjának.

   A programnak tartalmaznia kell azt is, hogy a módszereknek és eljárásoknak való megfelelést a jogalany hogyan ellenőrzi.

2. Kérésre a légiközlekedés-védelmi követelményeket alkalmazó jogalanyok védelmi programját be kell nyújtani a nemzeti hatósághoz.

*13. cikk****Minőségellenőrzési nemzeti program***

1. Minden tagállam létrehoz egy minőségellenőrzési nemzeti programot, amelynek végrehajtásáról is gondoskodik.

   Az e rendeletnek és a polgári légiközlekedés-védelmi nemzeti programnak való megfelelés ellenőrzése érdekében ez a program lehetővé teszi a tagállam számára a polgári légiközlekedés-védelem színvonalának ellenőrzését.

2. A minőségellenőrzési nemzeti program előírásait a 16. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban kell elfogadni.

A programnak lehetővé kell tennie a hibák gyors felderítését és javítását. Emellett elő kell írnia, hogy a nemzeti hatóság végezze el vagy felügyelete alatt végeztesse el a tagállam területén működő repülőterek, üzemeltetők és egyéb, a légiközlekedés-védelmi követelményeket alkalmazó jogalanyok rendszeres ellenőrzését.

14. cikk

A Bizottság ellenőrzései

1. E rendelet tagállami végrehajtásának ellenőrzése és a légi közlekedés védelme esetleges gyenge pontjainak azonosítása érdekében a Bizottság a nemzeti hatósággal együttműködve ellenőrzéseket hajt végre - ideértve a repülőterek, az üzemeltetők és a légiközlekedés-védelmi követelményeket alkalmazó jogalanyok ellenőrzését is. E célból a nemzeti hatóság írásos formában tájékoztatja a Bizottságot a területén működő valamennyi, a polgári légi közlekedést kiszolgáló repülőtérről, eltekintve azoktól, amelyek a 4. cikk (2) bekezdése harmadik albekezdése alá tartoznak.

   A bizottsági ellenőrzések során követendő eljárást a 16. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban kell elfogadni.

2. A repülőterek, üzemeltetők és a légiközlekedés-védelmi követelményeket alkalmazó jogalanyok ellenőrzését nem jelentik be előre.

3. A Bizottság ellenőrzéseiről készült jelentéseket el kell juttatni az érintett tagállam nemzeti hatóságához. A nemzeti hatóság válaszol, és válaszában megjelöli az esetleges hibák kijavítására tett intézkedéseket.

   Ezt követően a jelentést és a nemzeti hatóság válaszát el kell juttatni a többi nemzeti hatósághoz.

15. cikk

Tájékoztatás

A 2001/844/EK, ESZAK, Euratom határozat értelmében a következő dokumentumokat kell „EU minősített dokumentumoknak” tekinteni, és nem tehetők közzé:

a) a 4. cikk (2) bekezdésében említett intézkedések és eljárások, amennyiben érzékeny védelmi adatokat tartalmaznak;

b) a 14. cikk (3) bekezdésében említett, a Bizottság ellenőrzéseiről készült jelentések és a nemzeti hatóságok válaszai.

16. cikk

Bizottság

1. A Bizottság munkáját egy bizottság (a továbbiakban: „a bizottság”) segíti.

2. Az e bekezdésre való hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel annak 8. cikke rendelkezéseire.

   Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében említett időtartamot egy hónapban kell megállapítani.

3. A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

17. cikk

harmadik ország

A Szerződés 300. cikkével összhangban a Közösség és harmadik országok között megállapodások köthetőek arról, hogy a harmadik ország által alkalmazott védelmi követelmények egyenértékűek a Közösségi követelményekkel.

18. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok érvényesítése érdekében. A szankciók hatékonyak, arányosak és visszatartó erejűek kell legyenek.

19. cikk

Hatályon kívül helyezés

Az 2320/2002/EK rendelet hatályát veszti.

20. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendelet […]-tól/től kell alkalmazni, kivéve a 4. cikk (2) bekezdését, a 13. cikk (2) bekezdését, a 14. cikk (1) bekezdését és a 16. cikket, melyek a hatálybalépés napjától alkalmazandók.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*

MELLÉKLET

A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉST A JOGELLENES BEAVATKOZÁSOKTÓL VÉDŐ KÖZÖS KÖVETELMÉNYEK (4. cikk)

1. A REPÜLŐTEREK VÉDELME

1.1 Repülőtér-tervezési követelmények

1. A repülőterek és kapcsolódó építmények tervezésénél, építésénél, valamint átalakításánál figyelembe kell venni a mellékletben említett közös követelmények végrehajtására vonatkozó feltételeket és a végrehajtó jogszabályokat.

2. A repülőtereken a következő területeket kell kialakítani:

   a) landside;

   b) airside;

   c) szigorított védelmi területek; valamint

   d) a szigorított védelmi területek kritikus részei.

1.2 Belépési ellenőrzés

1. Az illetéktelen személyek és járművek belépésének megakadályozása érdekében a repülőgép-forgalmi területre való belépést korlátozni kell.

2. Az illetéktelen személyek és járművek belépésének megakadályozása érdekében a szigorított védelmi területekre való belépést is ellenőrizni kell.

3. A repülőgép-forgalmi területre és a szigorított védelmi területre csak azon személyek és járművek léphetnek be, akik vagy amelyek megfelelnek a megkövetelt védelmi feltételeknek.

4. Mielőtt személyzeti azonosítókártyát állítanak ki egy közösségi légifuvarozó személyzetének tagja számára, át kell esnie a kártyát kiállító tagállam által végzett védelmi átvilágításon.

5. Mielőtt a szigorított védelmi területre való belépésre jogosító repülőtéri azonosítókártyát állítanak ki a személyzet egy tagja számára, át kell esnie a repülőtér helye szerinti tagállam által végzett védelmi átvilágításon. Ez nem vonatkozik azokra a személyekre, akik rendelkeznek a (4) bekezdésben említett személyzeti azonosítókártyával.

1.3 A nem utazó személyek és személyes tárgyaik átvizsgálása

1. Annak érdekében, hogy tiltott tárgyakat ne lehessen bevinni, a nem utazó személyeket és személyes tárgyaikat folyamatos és véletlenszerű módon át kell vizsgálni a szigorított védelmi területre való belépésük előtt.

2. Annak érdekében, hogy tiltott tárgyakat ne lehessen bevinni, minden nem utazó személyt és személyes tárgyaikat át kell vizsgálni a szigorított védelmi terület kritikus részeire való belépéssük előtt.

1.4 Járművek átvizsgálása

Annak érdekében, hogy tiltott tárgyakat ne lehessen bevinni, a szigorított védelmi területre lépő járműveket előzetesen át kell vizsgálni.

1.5 Megfigyelés, őrjárat, fizikai ellenőrzések

A szigorított védelmi területeken és a nyilvánosság számára hozzáférhető valamennyi szomszédos területen biztosítani kell a megfigyelést, az őrjáratot és egyéb fizikai ellenőrzéseket annak érdekében, hogy a személyek gyanús viselkedését észre lehessen venni, hogy a jogellenes beavatkozásra lehetőséget adó sérülékeny pontokat azonosítani lehessen, és hogy a jogellenes beavatkozást meg lehessen akadályozni.

2. A REPÜLŐTEREK KIJELÖLT TERÜLETEI

A repülőterek kijelölt területein parkoló olyan repülőgépet, amelyre a 4. cikk (2) bekezdésének harmadik albekezdésében említett alternatív intézkedések vannak érvényben, el kell különíteni az olyan repülőgépektől, amelyekre a mellékletben előírt közös követelmények rendszere vonatkozik, annak érdekében, hogy ne kerülhessenek veszélybe ez utóbbi repülőgépekre, azok utasaira, poggyászukra és a rakományra vonatkozó védelmi követelmények.

3. A REPÜLŐGÉPEK VÉDELME

1. Amennyiben az utasok elhagyják egy repülőgép fedélzetét, a repülőgépet indulás előtt védelmi ellenőrzésnek kell alávetni annak érdekében, hogy ne legyenek a fedélzeten tiltott tárgyak.
2. Minden légi járművet védeni kell az illetéktelen beavatkozástól.
3. Minden olyan légi járművet, amelyet nem védtek az illetéktelen beavatkozástól, védelmi ellenőrzésnek kell alávetni.

4. UTASOK ÉS KÉZIPOGGYÁSZ

4.1 Az utasok és a kézipoggyász átvizsgálása

1. Annak érdekében, hogy tiltott tárgyakat ne lehessen bevinni a szigorított védelmi területekre vagy a légi jármű fedélzetére, minden induló, átszálló és tranzit utast és kézipoggyászát át kell vizsgálni.
2. Az átszálló utasok és kézipoggyászaik mentesülnek az átvizsgálás alól, amennyiben:
   a) egy tagállamból érkeznek, kivéve, ha a Bizottság vagy a tagállam olyan tájékoztatást adott, amely szerint az érintett utas és kézipoggyásza nem tekinthető a közös követelményeknek megfelelően átvizsgáltnak; or
   b) olyan harmadik országból érkeznek, amellyel a Közösség megkötötte a 17. cikkben említett megállapodást, és amely megállapodás elismeri, hogy ezeket az utasokat és kézipoggyászukat a közösségi követelményekkel egyenértékű védelmi követelményekkel összhangban vizsgálták át.
3. A tranzit utasok és kézipoggyászaik mentesülnek az átvizsgálás alól, amennyiben:
   a) a repülőgép fedélzetén maradnak; or
   b) kizárólag azokkal az induló, átvizsgált utasokkal keverednek, akik ugyanabba a repülőgépbe szállnak be; or
   c) egy tagállamból érkeznek, kivéve, ha a Bizottság vagy a tagállam olyan tájékoztatást adott, amely szerint az érintett utas és kézipoggyásza nem tekinthető a közös követelményeknek megfelelően átvizsgáltnak; or

d) olyan harmadik országból érkeznek, amellyel a Közösség megkötötte a 17. cikkben említett megállapodást, és amely megállapodás elismeri, hogy ezeket az utasokat és kézipoggyászukat a közösségi követelményekkel egyenértékű védelmi követelményekkel összhangban vizsgálták át.

4.2 Az utasok és a kézipoggyász védelme

1. Az utasokat és kézipoggyászukat az átvizsgálástól az őket szállító repülőgép indulásáig védeni kell az illetéktelen beavatkozástól.

2. Az átvizsgált, induló utasok nem keveredhetnek az érkező utasokkal, az alábbi esetektől eltekintve:

a) az utasok egy tagállamból érkeznek, kivéve, ha a Bizottság vagy a tagállam olyan tájékoztatást adott, amely szerint az érintett érkező utas és kézipoggyásza nem tekinthető a közös követelményeknek megfelelően átvizsgáltnak; or

b) az utasok olyan harmadik országból érkeznek, amellyel a Közösség megkötötte a 17. cikkben említett megállapodást, és amely megállapodás elismeri, hogy ezeket az utasokat és kézipoggyászukat a közösségi követelményekkel egyenértékű védelmi követelményekkel összhangban vizsgálták át.

4.3 Potenciálisan veszélyes utasok

A potenciálisan veszélyes utasokat indulás előtt megfelelő védelmi intézkedéseknek kell alávetni.

5. POGGYÁSZTÉRI CSOMAGOK

5.1 A poggyásztéri csomagok átvizsgálása

1. A repülőgépbe való berakodás előtt minden poggyásztéri csomagot át kell vizsgálni.

2. Az átrakandó poggyásztéri csomagok mentesülnek az átvizsgálás alól, amennyiben:

   a) egy tagállamból érkeznek, kivéve, ha a Bizottság vagy a tagállam olyan tájékoztatást adott, amely szerint az érintett poggyásztéri csomag nem tekinthető a közös követelményeknek megfelelően átvizsgáltnak; or

   b) olyan harmadik országból érkeznek, amellyel a Közösség megkötötte a 17. cikkben említett megállapodást, és amely magállapodás elismeri, hogy ezeket a poggyásztéri csomagokat a közösségi követelményekkel egyenértékű védelmi követelményekkel összhangban vizsgálták át.

3. A tranzit poggyásztéri csomagok mentesülnek az átvizsgálás alól, amennyiben a repülőgép fedélzetén maradnak.

5.2 A poggyásztéri csomagok védelme

A feladott poggyásztéri csomagokat átvizsgálásuktól vagy a légi fuvarozó általi átvételtől - amelyikre hamarabb kerül sor - az azokat szállító repülőgép indulásáig védeni kell az illetéktelen beavatkozástól.

5.3 A poggyász kezelése

1. Minden egyes poggyásztéri csomag esetében meg kell jelölni, hogy kísért vagy nem kísért poggyász-e. Az olyan poggyásztéri csomagot, amelynek tulajdonosa jelentkezett beszállásra, de nem szállt fel a repülőgépre, nem kísért poggyásznak kell tekinteni.

2. Nem kísért poggyász nem szállítható, kivéve, ha azt az utason kívül álló körülmények miatt különítették el, vagy ha további védelmi ellenőrzésnek vetik alá.

6. RAKOMÁNY

6.1 A rakomány védelmi ellenőrzése

1. A légi járműbe való berakodás előtt minden rakományt alá kell vetni védelmi ellenőrzésnek. A légi fuvarozó csak olyan poggyászt fogadhat el szállításra, amelynek védelmi ellenőrzését meghatalmazott ügynök, ismert megbízó vagy listás megbízó igazolja és felelősséget vállal érte.

2. Az átrakandó rakományt egy végrehajtó jogszabályban részletezett védelmi ellenőrzéseknek kell alávetni.

3. A tranzit rakomány mentesül az átvizsgálás alól, amennyiben a repülőgép fedélzetén marad.

6.2 A rakomány védelme

1. A repülőgépen szállítandó rakományt a védelmi ellenőrzés elvégzésétől az azt szállító repülőgép indulásáig védeni kell az illetéktelen beavatkozástól.

2. Az olyan rakományt, amelyet a védelmi ellenőrzések elvégzése után nem védtek az illetéktelen beavatkozástól, újra át kell vizsgálni.

7. LÉGIFUVAROZÓI POSTA ÉS LÉGIFUVAROZÓI ANYAGOK

Annak érdekében, hogy tiltott tárgyakat ne lehessen a repülőgépre vinni, minden légifuvarozói postát és légifuvarozói anyagot védelmi ellenőrzéseknek kell alávetni, és az ellenőrzés elvégzésétől a repülőgépbe való berakodásáig védeni kell.

8. A JÁRATOKON BIZTOSÍTOTT ELLÁTÁS KÉSZLETEI

Annak érdekében, hogy tiltott tárgyakat ne lehessen a repülőgépre vinni, minden, a járatokon használandó vagy szállítandó ellátási készletet - beleértve az ételt - védelmi ellenőrzésnek kell alávetni, és az ellenőrzés elvégzésétől a repülőgépbe való berakodásáig védeni kell.

9. REPÜLŐTÉRI KÉSZLETEK

Annak érdekében, hogy tiltott tárgyakat ne lehessen bevinni a repülőterek szigorított területeire, az árusításra vagy használatra szánt készleteket - beleértve a vámmentes boltok és éttermek készleteit - védelmi ellenőrzéseknek kell alávetni.

10. A JÁRATOKON ALKALMAZOTT VÉDELMI INTÉZKEDÉSEK

1. Az alkalmazandó repülésbiztonsági szabályok sérelme nélkül meg kell akadályozni, hogy illetéktelen személyek menet közben beléphessenek a személyzeti kabinba.
2. Az alkalmazandó repülésbiztonsági szabályok sérelme nélkül a potenciálisan veszélyes utasokra menet közben megfelelő védelmi intézkedéseket kell alkalmazni.
3. Amennyiben menet közben egy utas jogellenes beavatkozást próbál végrehajtani, meg kell tenni a megfelelő védelmi intézkedéseket ennek megakadályozására.
4. Fegyver csak akkor szállítható a repülőgép fedélzetén, ha az illetékes tagállam erre engedélyt adott, és a megkövetelt védelmi feltételek teljesülnek.
5. Járaton szolgáló védelmi tiszt csak akkor nevezhető ki egy repülőgép fedélzetére, ha a megkövetelt védelmi feltételek teljesülnek, és a tiszt megfelelően képzett. A tagállamok fenntartják maguknak azt a jogot, hogy elutasítsák a járaton szolgáló védelmi tisztek alkalmazását az általuk engedélyezett légifuvarozók járatain.
6. A (1)-(5) bekezdések csak közösségi légi fuvarozókra alkalmazandók.

11. A SZEMÉLYZET TOBORZÁSA ÉS KÉPZÉSE

1. Az olyan a személyeket, akik átvizsgálásokat, belépési ellenőrzést vagy egyéb védelmi ellenőrzéseket végeznek, úgy kell toborozni, képezni és minősíteni, hogy az szavatolja a munka elvégzésére való alkalmasságukat, és a rájuk bízott feladatok elvégzésének képességét.
2. Az utasoktól eltekintve azok a személyek, akiknek a szigorított védelmi területre belépési jogosultsággal kell rendelkezniük, védelmi képzésen vesznek részt, mielőtt megkapnák a repülőtéri vagy a személyzeti azonosítókártyát.
3. Az (1) és (2) bekezdésekben említett képzésre kezdetben, majd rendszeres időközönként kerül sor.
4. Az (1) és (2) bekezdésben említett személyek képzését nyújtó oktatóknak képesítéssel kell rendelkezniük.

12. VÉDELMI BERENDEZÉSEK

Az átvizsgálás, belépési ellenőrzés és egyéb védelmi ellenőrzések végzésére használt berendezések legyenek képesek a szóban forgó védelmi ellenőrzések végrehajtására.