



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2011.10.19.
COM(2011) 649 végleges

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**2010. ÉVI ÉVES JELENTÉS A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉS VÉDELME NEK
KÖZÖS SZABÁLYAIRÓL SZÓLÓ 300/2008/EK RENDELET VÉGREHAJTÁSÁRÓL**

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

2010. ÉVI ÉVES JELENTÉS A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉS VÉDELME NEK KÖZÖS SZABÁLYAIRÓL SZÓLÓ 300/2008/EK RENDELET VÉGREHAJTÁSÁRÓL

Ez a jelentés a 2010. január 1. és december 31. közötti időszakra vonatkozik.

BEVEZETÉS

A 300/2008/EK rendelet és végrehajtási rendelkezései 2010. április 29-én léptek hatályba. Ez az új jogszabályi keret az egyértelműség céljából egységes szerkezetbe foglalta, illetve hatályon kívül helyezte a korábbi jogszabályi keret, vagyis a 2320/2002/EK rendelet értelmében elfogadott európai jogi aktusokat. Továbbá figyelembe vette a műszaki fejlődést és az eljárásbeli előrelépéseket, valamint részletesebben foglalkozott ezekkel, tekintettel a polgári légi közlekedés védelme terén az elmúlt időszakban tapasztalt jogellenes cselekményekre. Ennek eredményeként az átvizsgálásra szolgáló berendezések és eljárások bizonyos típusaira vonatkozó követelményeket pontosították és közös alapkövetelményeken alapuló új átvizsgálási módszereket fogadtak el. Továbbá elkészültek azok a szabályok és feltételek, amelyek a légi járműveken folyadékot szállító utasokra vonatkoznak.

A Bizottság az év folyamán szorosan együttműködött a tagállamokkal és az iparág képviselőivel az említett új jogi keret zökkenőmentes és egységes megvalósításának harmonizálása érdekében. A tudományos közösség és a gyártók egyaránt olyan technológiák kibocsátását helyezték a középpontba, amelyek lehetővé teszik, hogy az utasok folyadékot szállíthassanak a légi járművek fedélzetén. Az ilyen berendezések első tesztelése európai repülőtereken valósult meg. A biztonsági átvilágító berendezések is további próbákra estek át. Szélesebb körben tovább folytak a rendszeres eszmecserék különféle nemzetközi szervezetekkel annak érdekében, hogy a közös problémákra globális megoldások szülessenek.

A jemeni légi árukkal és az uniós postai küldeményekkel kapcsolatos 2010. októberi események nyomán a figyelmet ismét egy újabb veszélyre kellett fordítani. Ezek az esetek – kevesebb mint egy évvel a Northwest Airlines Amsterdam Schiphol repülőtéréről Detroitba tartó, 253-as járatán 2009 karácsonyán történt támadáskísérlet után – újra arra emlékeztettek, hogy szélsőséges terroristacsoportok a polgári repülést továbbra is vonzó célpontnak tekintik és folyamatosan arra törekednek, hogy újabb és újabb módszerekkel megpróbálják kijátszani a jelenlegi ellenőrzési technikákat. Az események rámutattak arra is, hogy a Bizottság és partnerei által az utasok és az európai légi közlekedési ágazat egészének védelmét célzó munka létfontosságú, továbbá hatásukra megszületett a légi teherszállítás védelmének megerősítéséről szóló jelentés és cselekvési terv, amelyet a Közlekedési Tanács és a Bel- és Igazságügyi Tanács 2010 decemberében hagyott jóvá. Mivel a belső és a külső védelem elválaszthatatlan egymástól, ezért Európa és az európai polgárok védelme szempontjából elengedhetetlenül fontos azokkal a fenyegetésekkel is foglalkozni, amelyek kontinensünkől távol jelentkeznak. A Bizottság e célból szorosan együttműködik a közelmúltban létrehozott Európai Külügyi Szolgálattal (EKSZ).

ELSŐ RÉSZ

ELLENŐRZÉSEK

1. ÁLTALÁNOS HELYZET

A Bizottságnak a 300/2008/EK rendelet értelmében ellenőrzéseket kell lefolytatnia a légi közlekedés védelméért felelős tagállami hatóságoknál (a „felelős hatóságoknál”), illetve az EU repülőterein. Az uniós programban Svájc is részt vesz, Norvégia, Izland és Liechtenstein esetében pedig az EFTA Felügyeleti Hatóság (ESA) végez hasonló rendelkezések alapján ellenőrzéseket. Az ellenőrzési feladatok végrehajtását a Bizottság 11 légiközlekedés-védelmi ellenőrből álló csoportja végzi. Az ellenőrzési feladatok elvégzését a tagállamok, valamint Izland, Norvégia és Svájc által kinevezett nemzeti ellenőrök segítik, akiket a Bizottság 2010-ben az új jogi keret alapján újraminősített. A 2010-ben lefolytatott ellenőrzésekben 46 nemzeti ellenőr vett részt. A Bizottság és az ESA által ez idáig végzett ellenőrzési tevékenységről készített összefoglaló táblázat a mellékletben található.

2. ELLENŐRZÉSEK AZ ILLETÉKES NEMZETI HATÓSÁGOKNÁL

A Bizottság 2010-ben 5 illetékes hatóságnál folytatott ellenőrzést, amely hatóságok mindegyikét már korábban is ellenőrizte. A 2010-ben leggyakrabban feltárt hiányosságok a nemzeti légiközlekedés-védelmi programoknak és a nemzeti minőség-ellenőrzési programoknak a 300/2008/EK rendelet jogi keretével történő, még függőben lévő teljes összehangolása kapcsán merültek fel.

Az intézkedések végrehajtását illetően egyes tagállamokban a tények még mindig azt mutatták, hogy nem rendelkeznek kellő kapacitással a hibák gyors felderítéséhez és kijavításához. Egyes tagállamok nem tudták nyomon követni a jogszabályok valamennyi vonatkozását és bizonyos repülőtereken hosszú ideig nem hajtottak végre semmilyen ellenőrzést. Az ellenőrzések utókövetése néhány esetben nem volt megfelelő, illetve egyáltalán nem került rá sor, és nem egy esetben előfordult, hogy a hiányosságokat csak jelentős késéssel javították ki. Valamennyi tagállamnak lehetősége volt szankciók kiszabására, azonban ezek nem voltak mindig kellően szigorúak, illetve kiszabásuk nem minden esetben járt visszatartó hatással.

3. A REPÜLŐTEREKEN VÉGZETT ELSŐ ELLENŐRZÉSEK

2010-ben tizenkilenc (19) első ellenőrzést hajtottak végre a repülőtereken, azaz ugyanannyit, mint 2009-ben. Valamennyi fejezet sorra került (bár nem minden egyes ellenőrzés során). A követelményeknek megfelelőnek ítélt fő intézkedések aránya 2010-ben megközelítette a 80 %-ot.

A hagyományos intézkedések¹ terén feltárt hiányosságok az esetek túlnyomó részében emberi tényezőkre voltak visszavezethetők. A 2010 során ellenőrzésnek alávetett repülőtereken a hagyományos intézkedések terén a legtöbb hiányosságot a személyzet és az utasok átvizsgálásának minőségével, valamint a légi árukra vonatkozó védelmi követelményekkel kapcsolatban tárták fel. Elsősorban a személyzet és az utasok kézi átvizsgálása nem felelt meg minden esetben annak az egységes követelményrendszernek, amelyet az új szabályozási keret

¹ Az intézkedések abban az esetben minősülnek „hagyományosnak”, ha azokat már a 2320/2002/EK rendelet jogi kerete alapján is végre kellett hajtani.

az egyértelműség céljából részletesen meghatároz. A teherszállítás terén a legtöbb hiányosság a szállítmány jellege szerinti legmegfelelőbb átvizsgálási módszer kiválasztása és az annak alkalmazására vonatkozó követelmények kapcsán merült fel. Az effajta, emberi tényezőre visszavezethető problémákra a hatékonyabb képzés és felügyelet jelent megoldást.

Emellett a 2010. júniustól decemberig terjedő időszakban ellenőrzött repülőtereken az új jogi keret alapján bevezetett további intézkedések némelyikét még nem hajtották végre teljes mértékben. Hiányosságok merültek fel a fedélzeti ellátmány és a repülőtéri készletek átvizsgálásának módszereivel és követelményeivel (amennyiben nem került kiépítésre biztonságos ellátási lánc), az átvilágítás alól mentesítendő személyzet akkreditációjára vonatkozó eljárásokkal és a repülőtéri őrjáratok gyakoriságára vonatkozó kockázatértékelés elmulasztásával kapcsolatosan is. A felelős tagállami hatóságoknak aktívan törekedniük kell ezen új rendelkezések végrehajtására.

Végül a 2010 során ellenőrzött repülőtereken problémák merültek fel a szigorított védelmi területekre való belépés ellenőrzése, a feladott poggyászok összeegyeztetése, a kísérő nélküli poggyászok ellenőrzésének módszerei és a védelmi átvizsgálásra szolgáló berendezésekre vonatkozó követelmények terén.

4. UTÓLAGOS ELLENŐRZÉSEK

A 72/2010/EU rendelet 13. cikke értelmében a Bizottság rutinszerűen – korlátozott számú – utólagos ellenőrzést végez. Amennyiben a repülőtéren végzett első ellenőrzéskor több súlyos hiányosságra is fény derül, minden esetben utólagos ellenőrzést irányoznak elő. 2010-ben ez két esetben bizonyult szükségesnek, és a végkövetkeztetés mindkét esetben az volt, hogy az azonosított hiányosságok többségét – bár nem mindegyikét – sikerült orvosolni.

5. LEZÁRATLAN ÜGYEK, A 15. CIKKBEN EMLÍTETT ESETEK ÉS A BÍRÓSÁGI ELJÁRÁSOK

Az ellenőrzéseket mindaddig nem zárják le, ameddig a Bizottság meg nem bizonyosodott arról, hogy meghozták a szükséges korrekciós intézkedéseket. 2010 során 27 ügyet sikerült lezárni (ebből 21 repülőtereket, 6 pedig felelős hatóságokat érintett). Az év végén felelős hatóságokat érintően 11, repülőtéri ellenőrzéssel kapcsolatban pedig 17 ügy maradt lezáratlanul.

Azokban az esetekben, amikor a repülőtereken feltárt hiányosságok olyan súlyosnak minősülnek, hogy az jelentős hatással lehet az Unióban a polgári légi közlekedés védelmének általános szintjére, a Bizottság megteszi a 72/2010/EU rendelet² 15. cikkének alkalmazásához szükséges lépéseket. Ilyen esetekben az összes többi illetékes hatóság figyelmét felhívják a helyzetre, és azok mérlegelhetik, hogy az érintett repülőtérről induló járatok tekintetében bevezessenek-e további intézkedéseket. 2010 júliusában egy, a 15. cikkben említett esetben eljárást indítottak, mely 4 hónappal később, miután minden hiányosságot megfelelően orvosoltak, lezárásra került.

A legsúlyosabb esetekben, illetve akkor, ha a hiányosságok hosszú ideig nem kerülnek orvoslásra, vagy azok ismételt felmerülnek, jogsértési eljárást lehet kezdeményezni, illetve az EU Pilot program keretében panaszt lehet tenni azon tagállamok ellen, amelyek értesítették a Bizottság szolgálatait arról, hogy részt vesznek az adott eljárásban. 2010-ben a nemzeti kormányok ellenőrzését követően két jogsértési eljárás indult, az EU Pilot program keretében pedig egy panaszt tettek. Az első esetben az érintett tagállam nem hajtotta végre nemzeti

² A Bizottság 72/2010/EU rendelete (2010. január 26.) a légi közlekedés védelmével kapcsolatos bizottsági ellenőrzések eljárásainak megállapításáról, HL L23., 2010.1.27., 1. o.

légiközlekedés-védelmi programját. A második eset az uniós előírások kis repülőtereken való alkalmazásával volt kapcsolatos. A harmadik eset a megfelelés ellenőrzéséhez szükséges emberi erőforrások hiányához kapcsolódott. Az év során a két jogsértéssel és egy, az EU Pilot program keretében tett panasszal kapcsolatos eset a hiányosságok orvoslását követően sikeresen lezárult. 2010 végén összesen öt jogsértési eljárás volt folyamatban.

6. A TAGÁLLAMOK ÁLTAL VÉGZETT ÉRTÉKELÉSEK

Az 1217/2003/EK bizottsági rendelet³ 6. cikke értelmében a tagállamoknak minden évben február végéig jelentést kell benyújtaniuk a Bizottságnak az előírások betartásának nemzeti szintű ellenőrzése terén az előző év januárjától decemberéig terjedő időszakban elért eredményeikről. A 2009. januártól decemberig terjedő jelentéstételi időszakban valamennyi tagállami jelentés az előírt határidőn belül és a Bizottság által megadott minta szerint került benyújtásra. Az azonosított hiányosságok elsősorban a következőkre vonatkoztak: nem biztosítottak kellő számú munkanapot a helyszíni ellenőrzéseknek, az ellenőrzések nem terjedtek ki valamennyi követelményre, az ellenőrzések utókövetése nem volt kielégítő, és nem alkalmazták a rendelkezésre álló végrehajtási intézkedéseket.

A megfelelés-ellenőrzési rendszerek Unión belüli harmonizációja már 2003-tól, azaz a program kezdetétől fogva nehézséget okozott. Ennek oka az, hogy a tagállamok eltérően értelmezték az egyes fogalmakat, és különbözőképpen dolgozták ki a módszereket és a jelentéstételi követelményeket. A helyzet az utóbbi időben ugyan jelentősen javult, de még további korrekcióra szorul.

A nemzeti szinten végzett megfelelés-ellenőrzés eredményei, illetve a bizottsági ellenőrzések megállapításai közötti eltérések számos esetben az ellenőrzési módszerek harmonizációjának hiányából erednek, vagyis abból, hogy a bizottsági ellenőrzések a tagállami jelentésekben szereplőknél alacsonyabb megfelelési szintet jeleznek.

MÁSODIK RÉSZ

JOGSZABÁLYOK ÉS KIEGÉSZÍTŐ ESZKÖZÖK

7. ÁLTALÁNOS HELYZET

A 2010-ben közzétett, a légi közlekedés védelmére vonatkozó új jogi aktusok elsődleges célja a 2010. április 29-től hatályos, 300/2008/EK rendelet szerinti új jogi keret kiegészítése és pontosítása volt. Továbbá meghatározták az alábbi két új légi közlekedés védelme terén használt átvizsgálási módszerre vonatkozó közös alapkövetelményeket is:

- robbanóanyag-kereső kutyák a feladott poggyászok, valamint az áruk és postai küldemények elsődleges átvizsgálására (valamint egyéb fejezetek esetében kiegészítő átvizsgálásra), valamint
- fémérzékelők különleges áru- és postaiküldemény-típusok elsődleges átvizsgálására.

³ A Bizottság 1217/2003/EK (2003. július 4.) rendelete a nemzeti polgári repülésbiztonság minőségellenőrzési programjaira vonatkozó közös előírások megállapításáról, HL L 169, 2003.7.8., 44. o. A rendelet azóta hatályát veszítette és helyébe a 300/2008/EK rendelet módosításáról szóló, 2010. január 8-i 18/2010/EU bizottsági rendelet (HL L 7., 2010.1.12., 3. o.) lépett.

Végül az Európai Unió és az Amerikai Egyesült Államok közötti, az egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos megállapodás végrehajtásának jogalapja is megállapításra került.

8. ELFOGADOTT KIEGÉSZÍTŐ JOGSZABÁLYOK

A 2010-ben kihirdetett új jogi aktusok a következők voltak:

- 18/2010/EU rendelet⁴ a polgári légiközlekedés-védelem terén végrehajtandó nemzeti minőségbiztosítási programokra vonatkozó követelményekről;
- 72/2010/EU rendelet⁵ a légi közlekedés védelmével kapcsolatos bizottsági ellenőrzések eljárásainak megállapításáról;
- 185/2010/EU rendelet⁶ a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról;
- 357/2010/EU rendelet⁷ a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (csak egyszer lezárható biztonsági zacskók);
- 358/2010/EU rendelet⁸ a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (folyadékok, aeroszolok és gélek, átvizsgálás alóli mentesség harmadik országok meghatározott repülőterein vásárolt folyadékok, aeroszolok és gélek esetében);
- 573/2010/EU rendelet⁹ a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (robbanóanyag-kereső kutyák);
- 983/2010/EU rendelet¹⁰ a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (az Amerikai Egyesült Államokból érkező légi járművek, utasok, kézipoggyászaik és feladott poggyászaik egyszeri védelmi ellenőrzése);
- C(2010) 774 határozat¹¹ a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (végrehajtási határozat);
- C(2010) 2604 határozat¹² a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (ellátmány);

⁴ A Bizottság 18/2010/EU rendelete (2010. január 8.) a 300/2008/EK rendelet módosításáról, HL L7., 2010.1.12., 3. o.

⁵ A Bizottság 72/2010/EU rendelete (2010. január 26.), HL L23., 2010.1.27., 1. o.

⁶ A Bizottság 185/2010/EU rendelete (2010. március 04.), HL L55., 2010.3.5., 1. o.

⁷ A Bizottság 357/2010/EU rendelete (2010. április 23.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L105., 2010.4.27., 10. o.

⁸ A Bizottság 358/2010/EU rendelete (2010. április 23.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L105., 2010.4.27., 12. o.

⁹ A Bizottság 573/2010/EU rendelete (2010. június 30.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L166., 2010.7.1., 1. o.

¹⁰ A Bizottság 983/2010/EU rendelete (2010. november 03.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L286., 2010.11.4., 1. o.

¹¹ C(2010) 774 végleges határozat, amelyet 2010. április 13-án valamennyi tagállamhoz eljuttattak, a Hivatalos Lapban azonban nem tettek közzé (korlátozott terjesztésű és bizalmas anyag).

¹² C(2010) 2604 végleges határozat, amelyet 2010. április 23-án valamennyi tagállamhoz eljuttattak, a Hivatalos Lapban azonban nem tettek közzé (korlátozott terjesztésű és bizalmas anyag).

- C(2010) 3572 határozat ¹³ a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (robbanóanyag-kereső kutyák);
- C(2010) 9139 határozat ¹⁴ a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (fémérzékelő berendezések).

E jogszabályok szövege a légi közlekedés védelmével foglalkozó szabályozási bizottság 6 rendes és 2 rendkívüli ülése, a légi közlekedés védelmével foglalkozó tanácsadó csoport 6 ülése, és a tagállamok és az iparág képviselőinek részvételével működő, e témának szentelt munkacsoport számos ülése során született meg.

9. MEGHATALMAZOTT ÜGYNÖKÖK ÉS ISMERT SZÁLLÍTÓK ADATBÁZISA

A légi teherfuvarozás és a légiposta terén az ellátási lánc biztonságának fokozása, valamint Európai Unión belüli egységes megvalósításának elősegítése érdekében létrejött meghatalmazott ügynökök és ismert szállítók adatbázisa a bizottsági keretszerződés szerinti, 2010. június 1-i üzembe helyezése óta folyamatosan működik. A meghatalmazott ügynökök és ismert szállítók adatbázisában 2010 végén megközelítőleg 7500 meghatalmazott ügynök és (független szerv által hitelesített) ismert szállító szerepelt. Az adatbázis az egyetlen elsődleges jogi eszköz, amely adategyeztetés céljából a meghatalmazott ügynökök rendelkezésére áll, amikor szállítmányt vesznek át másik meghatalmazott ügynöktől vagy (független szerv által hitelesített) ismert szállítótól. Üzembe helyezése óta a szerződésben meghatározott 99,5 %-os rendelkezésre állási arányt folyamatosan sikerült teljesíteni.

10. UNIÓS REPÜLŐTÉRI ELLENŐRZÉSEK – KÉZIKÖNYVEK

A 300/2008/EK és a 72/2010/EU rendelet előírja, hogy a Bizottság szolgálatainak objektív szempontok alapján, egységes módszertant alkalmazva kell ellenőrizniük a polgári légiközlekedés-védelmi követelményeknek való megfelelést.

A Bizottság e célból két átfogó kézikönyvet állított össze és tart fenn, amelyek részletes tanácsokkal és útmutatással látják el az uniós ellenőröket a munkavégzés során. Az egyik kézikönyv a légi teherszállítás és a légiposta kivételével minden fejezettel foglalkozik, míg a másik kizárólag a légi áruszállítás és a légiposta témakörét dolgozza fel, mivel e két területen a megfelelés ellenőrzése különösen összetett feladat.

HARMADIK RÉSZ

JELENTÉSEK, PRÓBÁK ÉS VIZSGÁLATOK

1. JELENTÉSEK

Reakcióképpen a 2010 októberének végén történt, légi árukkal kapcsolatos eseményekre (uniós postai futárszolgálatokkal küldött, jemeni eredetű nyomtatók festékkazettáiba rejtett bombák és gyújtóeszközök) és a légi közlekedés védelmével foglalkozó szabályozási

¹³ C(2010) 3572 végleges határozat, amelyet 2010. június 30-án valamennyi tagállamhoz eljuttattak, a Hivatalos Lapban azonban nem tettek közzé (korlátozott terjesztésű és bizalmas anyag).

¹⁴ C(2010) 9139 végleges határozat, amelyet 2010. december 20-án valamennyi tagállamhoz eljuttattak, a Hivatalos Lapban azonban nem tettek közzé (korlátozott terjesztésű és bizalmas anyag).

bizottság 2010. november 5-i különleges ülését követően a Tanács a 2010. november 8-án tartott ülésén felkérte a Tanácsot és a Bizottságot képviselő uniós elnökséget, hogy hozzon létre magas szintű munkacsoportot, amely feltárná a légi áruszállítás védelmének fokozásával kapcsolatos lehetőségeket. A magas szintű munkacsoport jelentését és cselekvési tervét 2010. december 2-án a Közlekedési Tanács és a Bel- és Igazságügyi Tanács elé terjesztette, amelyek elfogadták azokat.

Az átrakandó áruk és postai küldemények uniós repülőtereken történő átvétele hagyományosan alacsony kockázattal jár, mivel az ICAO-nak¹⁵ a fogadó állam biztonsági felelősségével kapcsolatos alapelve szerint a légi árukat és postai küldeményeket már az indulási repülőtéren védelmi intézkedéseknek kell alávetni. Ezt az alapelvet tükrözi az új jogi keret jelenleg hatályos változata is, miszerint a légi járművön érkező átrakandó áruk és postai küldemények mentesülnek az átvizsgálás alól (amennyiben érkezésüktől az azokat szállító légi jármű indulásáig védelmet élveznek az illetéktelen beavatkozással szemben).

Az említett jemeni eseményekre tekintettel a jelentés javasolta az Európai Unión kívüli országokból származó légi áruk és postai küldemények védelmének erősítésére irányuló intézkedések elfogadásának felgyorsítását, előnyben részesítve a kockázatalapú megközelítést és figyelembe véve az ellátási lánc védelmét, amelyet uniós jogszabályok és globális alapelvként az ICAO előírásai szabályoznak.

Emellett az uniós postai futárszolgálatnál küldött említett gyújtóeszközökkel kapcsolatos eseményekre reagálva a jelentés javasolta az árukra és postai küldeményekre vonatkozó meglévő uniós védelmi rendszer fejlesztését és további összehangolását.

E két utóbbi intézkedés végrehajtásához a következőkre van szükség: a) az uniós rendszer meghatalmazott ügynökökre és ismert szállítókra való kiterjesztésére vonatkozó módszerek vizsgálata a harmadik országok szóban forgó ágazatának jóváhagyásával vagy független hitelesítésével kapcsolatos lehetőség alkalmazása révén, b) az átvizsgálási módszerek és technológiák további elemzése és szükség esetén fejlesztése, c) a hírszerzési és bűnüldözési együttműködés hasznosítása a légi közlekedés védelmére vonatkozó közös uniós veszélyértékelés érdekében, valamint d) a jogi keretekre és a kapacitásépítésre vonatkozó globális követelmények javítása.

2. PRÓBÁK

A légi közlekedés védelmével kapcsolatos európai uniós jogszabályok szerint azt értjük „próbán”, amikor egy tagállam megállapodik a Bizottsággal arról, hogy az elismert védelmi ellenőrzések valamelyikét – korlátozott időtartamra – egy olyan eszközzel vagy módszerrel váltja fel, amelyet a jogszabályok nem ismernek el, azzal a feltétellel, hogy azok nem veszélyeztetik a védelem általános szintjét. Jogi értelemben nem beszélünk próbáról abban az esetben, ha egy tagállam vagy egy terület olyan újonnan bevezetett védelmi ellenőrzési módszert értékel, amely egy vagy több, a jogszabályokban szereplő módszeren felül kerül alkalmazásra.

2010 során Németországban, Spanyolországban, Franciaországban, Olaszországban, Hollandiában, Svédországban, az Egyesült Királyságban, Svájcban és Norvégiában több, az utóbbi két értelemben vett próbát is végeztek. Ezek a biztonsági átvilágító berendezéseknek az utasok és a személyzet átvizsgálására való használatát (ideértve a milliméteres hullámhossztartományú készülékeket), a folyékony robbanóanyagok felderítésére szolgáló berendezéseknek a kézipoggyászok átvizsgálására való használatát, valamint a

¹⁵ Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet

robbanóanyagnyom-felderítő eszközöknek az utasok által viselt fejfedők átvizsgálására való használatát érintették.

3. VIZSGÁLATOK

2010 végén vizsgálati jelentés készült a harmadik országokból az Európai Unióba érkező légi járatok védelmét érintő jogi helyzetről. A jelentés számos ajánlást tett arra, hogy a harmadik országokból érkező légi járatok esetében hogyan lehet elérni, hogy az Európai Unió még inkább képes legyen ellenőrizni és érvényesíteni a védelmi követelményeket.

A Bizottság továbbá 2010 végén két vizsgálatot indított a) a meghatalmazott ügynökök és ismert szállítók adatbázisának használatával, valamint b) a kézipoggyászok és a feladott poggyászok átvizsgálására használt, a veszélyes tárgyak képének kivetítésére szolgáló technológiával kapcsolatosan.

NEGYEDIK RÉSZ

NEMZETKÖZI SZERVEZETEKSEL ÉS HARMADIK ORSZÁGOKKAL FOLYTATOTT PÁRBESZÉD

1. ÁLTALÁNOS HELYZET

A Bizottság teljes körűen együttműködik a nemzetközi testületekkel és a legfontosabb harmadik országbeli partnerekkel, és rendszeresen képviselteti magát nemzetközi találkozókra, ahol általánosságban összehangolja az Unió álláspontját, illetve gyakran tart prezentációkat vagy terjeszt elő dokumentumokat. Szükség szerint párbeszédet kezdeményez harmadik országokkal olyan helyi vagy közös érdekű kérdésekben, mint például a repülőtéri üzletekben vámmentesen vásárolt folyadékok fedélzeten való szállítására vonatkozó szokásos követelmények alóli mentesség. E kapcsolatok révén az Európai Unió képes lépést tartani a bevált gyakorlatokkal, illetve terjeszteni tudja azokat, továbbá befolyásolni tudja a globális döntéshozatali folyamatokat. Biztosítani kell a belső és a külső védelem közötti kapcsolatot és összhangot. A Lisszaboni Szerződéssel létrehozott új jogi keret értelmében az Európai Külügyi Szolgálattal teljes körű egyeztetést kell folytatni a nemzetközi szervezetekkel és harmadik országokkal való együttműködésről az Európai Külügyi Szolgálat által indított egyes politikai párbeszédekkel való összhang és az egymást kiegészítő jelleg biztosítása érdekében.

2. NEMZETKÖZI TESTÜLETEK

A Bizottság részt vesz az ICAO légiközlekedés-védelmi csoportjának éves ülésein, és 2010-ben a folyadékok átvizsgálásának és a légi teherszállítás védelmének témakörében terjesztett elő dokumentumokat, amelyek mindegyike kedvező fogadtatásra talált.

A Bizottság továbbá rendszeresen részt vesz az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) műszaki, illetve képzési kérdésekkel foglalkozó munkacsoportjainak ülésein. Az említett csoportok által megfogalmazott következtetések alapul szolgáltak a szabályozási bizottság és az ahhoz kapcsolódó munkacsoportok keretében zajló megbeszélésekhez.

3. HARMADIK ORSZÁGOK

A Bizottság a légi közlekedés védelmével kapcsolatban tovább folytatta a párbeszédet az Egyesült Államokkal számos fórum, és különösen az EU–USA közlekedésbiztonsági együttműködési munkacsoport keretében, ahol folytatódott az egyszeri védelmi ellenőrzés megvalósítását célzó munka¹⁶. A Bizottság számos olyan esetben is fellépett, amikor a tagállamok problémát vetettek fel az Egyesült Államok olyan védelmi követelményei miatt, amelyek a jelek szerint nem vették kellően figyelembe az Európai Unióban működő stabil rendszereket. A tagállamok néhány esetben azért emeltek kifogást, mert az Egyesült Államok fenntartotta azon gyakorlatát, hogy előzetes konzultáció nélkül vészhelyzeti módosításokat ad ki uniós székhelyű légitársaságokra vonatkozóan, ezzel esetenként jelentős nehézségeket okozva az uniós érdekelt feleknek. A Bizottság részt vett egy amerikai egyesült államokbeli repülőterén végzett ellenőrzésben azzal a céllal, hogy felmérje az egyszeri ellenőrzésre vonatkozó jövőbeli megállapodás létrejöttének lehetőségét.

KÖVETKEZTETÉS

Noha általánosságban elmondható, hogy az Európai Unióban a védelem szintje továbbra is magas, a Bizottság által elvégzett ellenőrzések néhány hiányosságot tártak fel. A hagyományos intézkedések esetében a személyzet és az utasok átvizsgálására, valamint az áruk kezelésére és átvizsgálására vonatkozó követelmények terén feltárt hiányosságok az esetek túlnyomó részében emberi tényezőkre voltak visszavezethetők. A 300/2008/EK rendelet által biztosított új jogi keret értelmében végrehajtott intézkedések terén feltárt további hiányosságok a repülőtéri őrjáratokhoz, a kockázatértékeléshez, valamint a fedélzeti ellátmány és a repülőtéri készletek átvizsgálásához kötődtek. A Bizottság által javasolt korrekciós intézkedéseket általában megfelelő mértékben végrehajtották, az ellenőrök által feltárt eredmények azonban rávilágítottak arra, hogy szilárd uniós ellenőrzési rendszerre, tagállami szinten pedig megfelelő minőségbiztosításra van szükség. A Bizottság további erőfeszítéseket tesz a jogi követelmények teljes mértékű és megfelelő végrehajtása érdekében és szükség esetén hivatalos jogsértési eljárás indítását kezdeményezi.

Jogalkotási szinten 2010 során további részletes végrehajtási szabályokat fogadtak el az új 300/2008/EK alaprendelet egységes alkalmazásának biztosítása érdekében. A 2010. október végén történt, jemeni légi árukkal és uniós postai küldeményekkel kapcsolatos események arra emlékeztettek, hogy a polgári légi közlekedés továbbra is új és innovatív támadások célpontja lehet, amelyek elhárítására megfelelő, kockázatalapú védelmi intézkedéseket kell végrehajtani. A Bizottság a légi teherszállítás védelmére vonatkozó cselekvési tervnek megfelelően kiterjesztette az e területen folytatott tevékenységét.

¹⁶ 2011.4.1-től alkalmazandó az Egyesült Államokból érkező légi járművekre, utasokra, kézipoggyászaikra és feladott poggyászaikra – a Bizottság 983/2010/EU rendelete (2010. november 3.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L286., 2010.11.4., 1. o.

Melléklet

A Bizottság által elvégzett ellenőrzések: 2010. december 31-i állapot

Állam	2010. január és 2010. december között elvégzett ellenőrzések (az utóellenőrzésekkel együtt)	2004-2010 között elvégzett összes ellenőrzés (az utóellenőrzésekkel együtt)
Ausztria	1	9
Belgium	2	9
Bulgária	2	5
Ciprus	0	5
Cseh Köztársaság	0	5
Dánia	1	7
Észtország	0	4
Finnország	0	7
Franciaország	2	12
Németország	2	14
Görögország	1	12
Magyarország	1	5
Írország	2	8
Olaszország	1	12
Lettország	0	4
Litvánia	1	4
Luxemburg	0	5
Málta	0	3
Hollandia	1	7
Lengyelország	1	7
Portugália	1	8
Románia	1	3
Szlovákia	0	4
Szlovénia	0	4
Spanyolország	2	12
Svédország	2	9
Egyesült Királyság	2	13
Svájc	0	4
ÖSSZESEN	26	202

Az EFTA Felügyeleti Hatóság által elvégzett ellenőrzések: 2010. december 31-i állapot

Állam	2010. január és 2010. december között elvégzett ellenőrzések (az utóellenőrzésekkel együtt)	2004-2010 között elvégzett összes ellenőrzés (az utóellenőrzésekkel együtt)
Izland	1	7
Norvégia	3	31
ÖSSZESEN	4	38