



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 4. november 2019
(OR. en)

13687/19

Institutsioonidevaheline
dokument:
2019/0249(NLE)

AVIATION 210
RELEX 986

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	31. oktoober 2019
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2019) 577 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 17. lisa („Lennundusjulgestus“) 17. muudatusettepanekuga

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2019) 577 final.

Lisatud: COM(2019) 577 final



Brüssel, 31.10.2019
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

**seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse
Organisatsioonis seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 17. lisa
(„Lennundusjulgestus“) 17. muudatusettepanekuga**

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolev ettepanek käsitleb otsust, millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsioonis (edaspidi „ICAO“) võetav seisukoht seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 17. lisa („Lennundusjulgestus“) 17. muudatusettepaneku vastuvõtmisega, et kehtestada standardite ja soovituslike tavade muudatused.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon („Chicago konventsioon“)

Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti. Konventsioon jõustus 4. aprillil 1947 ja sellega asutati Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon.

Kõik ELi liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalised.

2.2. Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (edaspidi „ICAO“)

ICAO on ÜRO spetsialiseeritud asutus. ICAO eesmärkideks on arendada rahvusvahelise aeronavigatsiooni põhimõtteid ja meetodeid ning edendada rahvusvahelise lennutranspordi kavandamist ja arendamist.

ICAO nõukogu on ICAO alaline organ, kuhu kuulub 36 konventsiooniosalist riiki, mille ICAO assamblee on valinud kolmeks aastaks. Ajavahemikul 2016–2019 on ICAO nõukogus esindatud seitse ELi liikmesriiki.

Chicago konventsiooni artiklis 54 loetletud ICAO nõukogu kohustuslike ülesannete seas on rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade vastuvõtmine. Need standardid ja tavad määratakse kindlaks Chicago konventsiooni lisades.

ICAO nõukogu kutsub kokku ka assamblee, mis on ICAO suveräänne organ. ICAO assamblee tuleb kokku vähemalt üks kord kolme aasta jooksul ning määrab järgmiseks kolmeks aastaks kindlaks organisatsiooni poliitilise suuna. ICAO assamblee 40. istung toimus 24. septembrist kuni 4. oktoobrini 2019 Kanadas Montrealis.

2.3. ICAO kavandataav akt

Kooskõlas Chicago konventsiooni artikli 54 punktiga 1 võtab ICAO nõukogu vastu standardeid ja soovituslikke tavasid. Lennundusjulgestust käsitleva 17. lisa muutmisega seotud standardid ja soovituslikud tavad koosnevad mitmest artiklist, mida on vaja muuta või parandada või teha soovitusliku tava asemel standardiks.

4. juulil 2019 saatis ICAO riikidele kirja AS8/2.1-19/48, et teavitada osalisriike, et 17. lisa 17. muudatusettepanek esitatakse ICAO nõukogule vastuvõtmiseks 218. istungjärgul (18.–29. november 2019) ja seda kavatakse hakata kohaldama 2020. aasta juulis. See hõlmab muu hulgas uusi ja/või läbivaadatud sätteid, mis käsitlevad järgmist: nõrkuste hindamine, teabe jagamine riikide ja sidusrühmade vahel, koolitusprogrammid ja sertifitseerimissüsteemid, juurdepääsukontroll, töötajate läbivaatus, muud redaktsioonilised muudatused. Eespool nimetatud kirjaga käivitas ICAO konsultatsioonietapi, mis lõpeb 4. oktoobril 2019.

ICAO lennundusjulgestuse komisjon, kuhu kuuluvad ELi kaheksa liikmesriigi (Belgia, Prantsusmaa, Saksamaa, Kreeka, Itaalia, Madalmaad, Hispaania ja Ühendkuningriik) eksperdid, on koostanud 17. lisa muudatused, mis seejärel esitati kinnitamiseks ICAO

nõukogu 217. istungjärgule. Pärast käimasolevat konsulteerimist kiidetakse need muudatused kõige tõenäolisemalt heaks ICAO nõukogu 218. istungjärgul.

Kui kavandatud muudatused vastu võetakse, on need siduvad kõikide ICAO liikmete, sh ELi liikmesriikide jaoks kooskõlas Chicago konventsiooniga ja sellega ette nähtu piires. Kui konventsiooni osalisriigid plaanivad standardist kõrvale kalduda, peavad nad Chicago konventsiooni artikli 38 järgi sellest ICAOd teavitama erinevustest teatamise mehhanismi kaudu.

2.4. ELi õigusraamistik ja 17. lisa kavandatavad muudatused

1) Taustakontrolli määratluse muutmine.

Algtekst:

Taustakontroll. Taustakontroll tähendab isikusamasuse kindlakstegemist ja isiku varasema tegevuse, sealhulgas võimalike kriminaalkaristuste kontrolli (kui see on seadusega lubatud), mis on osa hinnangust isiku sobivusele rakendada julgestuskontrollimeetmeid ja/või pääseda julgestuspiirangualale saatjata.

Uus tekst:

Taustakontroll. Taustakontroll tähendab isikusamasuse kindlakstegemist ja isiku varasema tegevuse, sealhulgas võimalike kriminaalkaristuste ja muu julgeolekuga seotud teabe kontrolli, mis on asjakohane isiku sobivuse hindamiseks, vastavalt siseriiklikele õigusaktidele.

Selles ettepanekus käsitletakse vajadust lisada taustakontrollile kogu julgeolekuga seotud asjakohane teave. ELi taustakontrollikorda on tugevdatud komisjoni 23. jaanuari 2019. aasta rakendusmääruse (EL) 2019/103 (millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2015/1998 seoses teatavate konkreetsete lennundusjulgestusmeetmete selgitamise, ühtlustamise, lihtsustamise ja tugevdamisega)¹ lisa punktiga 11.1.3.

2) Suure riskiga last või post.

Algtekst:

Suure riskiga last või post. Tundmatu üksuse poolt esitatud lasti või posti või lasti või posti, millel on märke avamisest, käsitatakse suure riskiga lasti või postina, kui see vastab lisaks ühele järgmistest kriteeriumidest:

- a) konkreetsed andmed näitavad, et last või post ohustab tsiviillennundust; või
- b) lastil või postil ilmnevad anomaaliad, mis annavad alust kahtlustuseks; või
- c) lasti või posti laad on selline, et üksnes põhiliste julgestusmeetmetega tõenäoliselt ei avastata keelatud esemeid, mis võivad õhusõidukit ohustada.

Uus tekst:

Suure riskiga last või post. Last või post on suure riskiga, kui:

- a) konkreetsed andmed näitavad, et last või post ohustab tsiviillennundust; või
- b) lastil või postil ilmnevad anomaaliad või sellel märke avamisest, mis annavad alust kahtlustuseks;

Olenemata sellest, kas last või post on pärit tuntud või tundmatust üksusest, võivad riigi konkreetsed andmed saadetise kohta liigitada selle suure riskiga saadetiseks.

¹ ELT L 21, 24.1.2019.

Selle ettepaneku eesmärk on esitada suure riskiga lasti või posti selgem määratlus kooskõlas Euroopa Liidu määratlusega.

3) Üldpõhimõtted

Algtekst:

2.1 Eesmärgid

2.1.4. *Soovitus. – Iga osalisriik peaks tagama tundliku lennundusjulgestusteabe nõuetekohase kaitse.*

Uus tekst:

2.1 Eesmärgid

2.1.4 Iga osalisriik peab tagama tundliku lennundusjulgestusteabe nõuetekohase kaitse.

Selle ettepaneku eesmärk on tagada, et kehtestatakse asjakohased mehhanismid, et kaitsta tundlikku lennundusjulgestusteavet loata juurdepääsu või avalikustamise eest, pidades sealhulgas silmas ohtu, et insaiderid saavad julgestusteavet, millele neil ei ole juurdepääsuluba.

Tundliku lennundusjulgestusteabe kaitse (ja selle teabe levitamine) on liikmesriikide ülesanne. ELi õigusaktides sisalduvad mitteavalikud ja salastatud õigusnormid kuuluvad igal juhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2008. aasta määruse (EÜ) nr 300/2008 (mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002)² artikli 18 ning komisjoni 15. märtsi 2015. aasta otsuse (EL, Euratom) 2015/444 kohaldamisalasse.

4) Rahvusvaheline koostöö (2.4.1, 2.4.1a)

Algtekst:

2.4 Rahvusvaheline koostöö

2.4.1 Iga osalisriik tagab, et teiste osalisriikide taotlused võtta täiendavaid julgestusmeetmeid oma käitajate konkreetsete lendude suhtes täidetakse teostatavas ulatuses. Taotluse esitanud riik kaalub teise riigi alternatiivmeetmeid, mis on taotletud meetmetega samaväärsed.

Uus tekst:

2.4 Rahvusvaheline koostöö

2.4.1 Iga osalisriik, kes taotleb konkreetsete lendude puhul täiendavaid julgestusmeetmeid, tagab asjakohase konsulteerimise ja võtab arvesse teise riigi alternatiivmeetmeid, mis on taotletud meetmetega samaväärsed.

2.4.1a Iga osalisriik tagab, et teiste osalisriikide taotlused võtta täiendavaid julgestusmeetmeid oma käitajate konkreetsete lendude suhtes täidetakse teostatavas ulatuses.

Ettepanekutega soovitakse rõhutada asjakohase konsulteerimise tähtsust, kui üks riik nõuab teiselt riigilt täiendavate julgestusmeetmete võtmist. Olemasolev standard on jagatud kaheks standardiks, et rõhutada konkreetseid nõudeid riikidele, kes taotleavad täiendavate meetmete võtmist, ja vastuvõtjariikidele, kes selliseid taotlusi saavad.

Määruse (EÜ) nr 300/2008 artikliga 7 on kehtestatud sätted, mis käsitlevad komisjoni teavitamist kolmandas riigis nõutavatest meetmetest, kui need meetmed erinevad ühistest põhistandarditest. Pidades silmas konsulteerimismehhanismi ja alternatiivmeetmete

² ELT L 97, 9.4.2008, lk 72.

kohaldamist, võib seda käsitleda ja reguleerida kahepoolsete ELi (või liikmesriigi) ja kolmanda riigi vahel sõlmitud lennutranspordilepingute raames.

5) Standard 3.1.4 teabe jagamise kohta riikide ja sidusrühmade vahel.

Algtekst:

3.1.4 Iga osalisriik kehtestab menetlused (ja rakendab neid), et vajaduse korral ning praktiliselt ja õigel ajal jagada asjakohast teavet, mis aitab tema lennujaamade käitajatel, õhusõidukite käitajatel, lennuliiklusteenuse osutajatel ja muudel asjaomastel üksustel tulemuslikult hinnata oma tegevusega seotud turvariske.

Uus tekst:

3.1.4 Iga osalisriik kehtestab menetlused (ja rakendab neid), et vajaduse korral ning praktiliselt ja õigel ajal jagada asjakohast teavet, mis aitab asjaomastel lennujaamade käitajatel, õhusõidukite käitajatel, lennuliiklusteenuse osutajatel ja muudel asjaomastel üksustel tulemuslikult hinnata oma tegevusega seotud turvariske.

Selle ettepaneku eesmärk on muuta standardit selgemaks, nii et riikidel oleks rohkem paindlikkust, et määrata kindlaks asjaomased ettevõtjad, kellele suunata teave, et aidata neil tulemuslikult hinnata oma tegevusega seotud turvariske.

Kõnealune standard võeti ELi õigusaktidesse üle komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2019/1583, millega muudetakse komisjoni 5. novembri 2015. aasta rakendusmäärust (EL) 2015/1998 (millega nähakse ette lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamise üksikasjalikud meetmed) küberkaitsemeetmete osas³.

6) Standard 3.1.8 koolitusprogrammide väljatöötamise ja rakendamise kohta

Algtekst:

3.1.8 Iga osalisriik tagab vastavalt riiklikule tsiviillennundusjulgestuse programmile koolitusprogrammide ja instruktorite sertifitseerimise süsteemi väljatöötamise ja rakendamise.

Uus tekst:

3.1.8 Iga osalisriik tagab vastavalt riiklikule tsiviillennundusjulgestuse programmile selliste koolitusprogrammide ja instruktorite sertifitseerimise sellise süsteemi väljatöötamise ja rakendamise, millega tagatakse, et instruktoritel on kvalifikatsioon asjaomases valdkonnas.

Muudatusettepaneku eesmärk on keskenduda julgestustulemustele, mitte ühele meetodile. Sellega tuuakse fookusesse selliste koolituste „tulemused“, mida pakuvad kvalifitseeritud eksperdid, kellel on teadmised ja koolitamisoskused ning eelkõige vajalikud teadmised õpetatava valdkonna kohta. Sertifitseerimine või muud kasutatavad alternatiivmeetodid peaksid keskenduma mõlemale nõutud elemendile.

Muudatusettepanekuga taotletud põhimõtted (st *instruktoritel on kvalifikatsioon asjaomases valdkonnas*) on osa ELi õigusest, mis on sätestatud määruse (EÜ) nr 300/2008 I lisa 11. peatükis ja selle rakenduseeskirjades.

7) Soovituse 3.1.11 muutmine standardiks

Algtekst:

³ ELT L 246, 26.9.2019, lk 15.

3.1.11 Soovitus. – Iga osalisriik peaks tagama, et kõikide riikliku tsiviillennundusjulgestuse programmi eri aspektide rakendamisega seotud või selle eest vastutavate üksuste töötajad ja isikud, kellel on õigus pääseda lennualadele ilma saatjata, saavad korrapäraselt julgestusvalmidusalast koolitust.

Uus tekst:

3.1.11 Iga osalisriik tagab, et kõikide riikliku tsiviillennundusjulgestuse programmi eri aspektide rakendamisega seotud või selle eest vastutavate üksuste töötajad ja isikud, kellel on õigus pääseda lennualadele ilma saatjata, saavad esmase ja seejärel korduvalt julgestusvalmidusalase koolituse.

Soovitus 3.1.11 on muudetud standardiks, mistõttu on see õiguslikult siduv. Iga osalisriik tagab, et kõikide riikliku tsiviillennundusjulgestuse programmi eri aspektide rakendamisega seotud või selle eest vastutavate üksuste töötajad ja isikud, kellel on õigus pääseda lennualadele ilma saatjata, saavad esmase ja seejärel korduvalt julgestusvalmidusalase koolituse. Selle ettepanekuga tunnistatakse julgestusvalmidusalase koolituse tähtsust ning rõhutatakse vajadust nii esmase kui ka korduva julgestusvalmidusalase koolituse järele.

Esmase ja korduva koolitusega seotud kohustused sisalduvad kogu ELi hõlmavates lennundusjulgestusalastes õigusaktides, täpsemalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/1998 lisa punktides 11.4.1 ja 11.4.3.

8) 3.4 Kvaliteedikontroll ja kvalifikatsioonid

Algtekst:

3.4.1 Iga osalisriik tagab, et julgestuskontrollimeetmeid kohaldavate isikute suhtes kohaldatakse taustakontrolli ja valikumenetlusi.

Uus tekst:

3.4.1 Iga osalisriik tagab, et:

a) isikute suhtes, kes viivad läbi julgestuskontrolle, isikute suhtes, kellel on saatjata juurdepääs julgestuspiirangualadele, ja isikute suhtes, kellel on juurdepääs tundlikule lennundusjulgestusteabele, viiakse enne tööle asumist või sellistele aladele või teabele juurdepääsu saamist lõpule taustakontrollid;

b) selliste isikute suhtes kohaldatakse pädeva asutuse kindlaksmääratud ajavahemike järel korduvaid taustakontrolle ning

c) mis tahes taustakontrolli mitteläbinud isikutelt võetakse kohe ära õigus rakendada julgestuskontrollimeetmeid, saatjata juurdepääs julgestuspiirangualadele ning juurdepääs tundlikule lennundusjulgestusteabele.

Selle ettepaneku eesmärk on selgitada, kellele ja millal tuleks taustakontrolle teha ning mida tuleks teha siis, kui mis tahes taustakontrolli käigus on isik osutunud ebasobivaks. Eelkõige nähakse nüüd standardiga ette vajadus korduvate taustakontrollide järele ja vajalikud meetmed, kui leitakse, et isik ei sobi taustakontrolli tõttu täitma asjakohaseid funktsioone. Tuleb silmas pidada, et viide valikumenetlusele on inkorporeeritud punkti 3.4.2.

Kõik põhimõtted sisalduvad juba kogu ELi hõlmavates lennundusjulgestusalastes õigusaktides, täpsemalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/1998 (muudetud 23. jaanuari

2019. aasta määrusega (EL) 2019/103) lisa punktides 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1, 11.5.1 ja punkti 11.6.3.5 alapunkti a.

See ettepanek täiendab standardi 3.4.1 muudatust. Algses standardis 3.4.1 viidati nii taustakontrollile kui ka valikumenetlusele. Kuna standardi 3.4.1. muutmise ettepanek sisaldab nüüd ka taustakontrollide ulatuse ja korrapärasusega seotud elemente, lisatakse käesoleva ettepanekuga elemente valikumenetlustele.

Julgestuskontrollle tegevate ja sellega seotud funktsioone täitvate töötajate valiku kriteeriumid sisalduvad kogu ELi hõlmavates lennundusjulgestusalastes õigusaktides, täpsemalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/1998 lisa punktides 11.1.6, 11.1.7 ja 11.1.8.

9) Soovituse 3.4.9 muutmine standardiks

Algtekst:

3.4.9 Soovitus. – Iga osalisriik peaks tagama, et iga riikliku tsiviillennundusjulgestuse programmi asjakohaste elementide rakendamise eest vastutav üksus kontrollib korrapäraselt, kas välistele teenuseosutajatele antud julgestusmeetmete rakendamine on kooskõlas üksuse julgestusprogrammiga.

Uus tekst:

3.4.9 Iga osalisriik tagab, et iga riikliku tsiviillennundusjulgestuse programmi asjakohaste elementide rakendamise eest vastutav üksus kontrollib korrapäraselt, kas välistele teenuseosutajatele antud julgestusmeetmete rakendamine on kooskõlas üksuse julgestusprogrammiga.

Kõnealune soovitus on muudetud õiguslikult siduvaks standardiks. Selle ettepaneku eesmärk on tagada, et välised teenuseosutajad on vastavuses riigi lennundusjulgestuseeskirjadega, et kõrvaldada siseoht, mis võib tuleneda välistelt teenuseosutajatelt.

Kooskõlas kogu ELi hõlmava lennundusjulgestuspoliitikaga, mis on kehtestatud määrusega (EÜ) nr 300/2008, kehtivad järgmised nõuded:

- iga liikmesriik koostab riikliku tsiviillennundusjulgestuse programmi (NCASP), milles määratletakse ühiste põhistandardite rakendamise kohustused ning kirjeldatakse ettevõtjatelt ja üksustelt nõutavaid meetmeid, ning kohaldab ja haldab seda programmi;
- NCASP-ga hõlmatud käitajad, lennuettevõtjad ja üksused peavad koostama, rakendama ja säilitama julgestusprogrammi vastavalt selles esitatud sätetele;
- programmis kirjeldatakse meetodeid ja menetlusi, mida käitaja, lennuettevõtja või üksus järgivad õigusaktide ja julgestusprogrammi enda nõuete täitmiseks, sealhulgas sisene kvaliteedikontroll;
- väliste teenuseosutajate võetud julgestusmeetmed ja -toimingud on eeldatavalt hõlmatud sellise eespool nimetatud käitaja, lennuettevõtja või üksuse julgestusprogrammiga, kes vastutab nende meetmete ja toimingute eest, välja arvatud juhul, kui väline teenuseosutaja on ise reguleeritud või tunnustatud üksus toimingute puhul, mida ta teostab, ning on seega kohustatud välja töötama oma julgestusprogrammi.

Kõnealune standard on esitatud ELi õigusaktides, täpsemalt määruse (EÜ) nr 300/2008 artiklites 10.1, 12.1, 13.1 ja 14.1 ning komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/1998 lisa punktides 1.0.1, 3.0.1, 4.0.1, 5.0.1, 6.0.1, 7.0, 8.0.1, 9.0.1, 11.0.1 ja 12.0.1. Täiendavad sätted on esitatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/1998 lisa punktides 6.3.1.1, 6.3.1.2 (a),

6.4.1.2, 6.6.1.1 (c), 6.8.5.1 (a), 6-E, 8.1.3.2 (a), 8.1.4.1, 8.1.4.2, 8.1.4.3, 8.1.4.5, 8.1.4.6, 8.1.5.2, 9.1.3.1, 9.1.3.2, 9.1.3.3, 9.1.3.5, 9.1.3.6 ja 9.1.4.2.

10) Soovituse 4.1.2 muutmine standardiks

Algtekst:

4.1.2 Soovitus. Iga osalisriik peaks edendama pisteliste ja ettearvamatute julgestusmeetmete kasutamist. Ettearvamus võib kaasa aidata julgestusmeetmete hoiatavale mõjule.

Uus tekst:

4.1.2 Iga osalisriik tagab julgestusmeetmete rakendamisel vastavalt vajadusele pistelisuse ja ettearvamatus.

Soovitus 4.1.2 pistelisuse ja ettearvamatus kohta on muudetud õiguslikult siduvaks standardiks. Uue standardi 4.1.2 julgestuseesmärk on suurendada kaitset insaiderite eest, mis on kooskõlas Euroopa Liidu poliitikaga järgmistes valdkondades:

- muude isikute kui reisijate ja nendega kaasas olevate esemete läbivaatus;
- sõidukite läbivaatus;
- järelevalve ja patrullid nii avatud alal kui ka lennualal / julgestuspiirangualal ning nendega seotud meetmed;
- varude läbivaatus.

Seda põhimõtet on kajastatud ELi õigusaktides, täpsemalt komisjoni rakendusotsuse C(2015) 8005 lisa punktides 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 ja 9.1.5.

11) 4.2.3 Juurdepääsu kontrolliga seotud meetmed

Algtekst:

4.2.3 Iga osalisriik tagab, et identifitseerimissüsteemid on loodud ja neid kasutatakse isikute ja sõidukite puhul selleks, et takistada loata juurdepääsu lennualadele ja julgestuspiirangualadele. Isikusamasust kontrollitakse määratud kontrollpunktides enne juurdepääsu võimaldamist lennualadele ja julgestuspiirangualadele.

Uus tekst:

4.2.3 Iga osalisriik tagab, et identifitseerimissüsteemid on loodud ja neid kasutatakse isikute ja sõidukite puhul selleks, et takistada loata juurdepääsu lennualadele ja julgestuspiirangualadele. Juurdepääs võimaldatakse ainult neile, kellel on operatiivne vajadus või muud õigustatud põhjused seal viibida. Isikusamasust ja luba kontrollitakse määratud kontrollpunktides enne juurdepääsu võimaldamist lennualadele ja julgestuspiirangualadele.

Standardi 4.2.3 („Juurdepääsu kontrolliga seotud meetmed“) eesmärk on karmistada meetmeid, mis on seotud julgestuspiirangualadele juurdepääsu kontrolliga, kehtestades piirangu, mis võimaldab juurdepääsu ainult operatiivse vajadusega või muu õigustatud põhjusega isikutele, kes seal peavad olema, ning laiendada kontrolli ulatust juurdepääsupunktides, et koos isikusamasusega tehtaks kindlaks ka loa olemasolu.

Kooskõlas ELi õigusaktidega võib isikute ja sõidukite juurdepääsu julgestuspiirangualadele lubada vaid juhul, kui neil on selleks õigustatud põhjused. Lennujaama läbipääsulubasid kontrollitakse enne, kui isikule võimaldatakse juurdepääs, et tagada loa kehtivus ning loa omaja isikusamasus. Sõiduki läbipääsulubasid kontrollitakse enne, kui sõidukile võimaldatakse juurdepääs, et tagada loa kehtivus ning selle vastavus sõidukile. ELi õigusaktides on seda kajastatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/1998 lisa punktides 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6 ja 1.2.6.1.

12) Standardit 4.2.6 („Muude isikute kui reisijate 100% läbivaatus“)

Algtekst:

4.2.6 Iga osalisriik kehtestab meetmed selle tagamiseks, et muud isikud kui reisijad ja nendega kaasas olevad esemed vaadatakse läbi enne nende sisenemist rahvusvahelise lennujaama julgestuspiirangualale ning et nende suhtes kohaldatakse läbivaatust ja julgestuskontrolli.

Uus tekst:

4.2.6 Iga osalisriik kehtestab meetmed selle tagamiseks, et muud isikud kui reisijad ja nendega kaasas olevad esemed vaadatakse läbi enne nende sisenemist lennujaama julgestuspiirangualale.

Selle ettepaneku eesmärk on kõrvaldada igasugune mitmetimõistetavus ja selgitada, et kõik muud isikud kui reisijad tuleb enne julgestuspiirangualale sisenemist läbi vaadata, et kõrvaldada siseoht.

ELi õigusaktid, täpsemalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/1998 lisa ja komisjoni rakendusotsuse C(2015) 8005 lisa punktid 1.3, on standardi 4.2.6 uue sõnastusega täielikult kooskõlas.

13) Uus standard 4.2.6a – lõhkeainete avastamise suutlikkus

Pärast punkti 4.2.6 lisatakse järgmine tekst:

4.2.6a Iga osalisriik tagab selliste asjakohaste läbivaatusmeetodite kasutamise, mis on suutelised avastama lõhkeaine või lõhkeseadeldise olemasolu muudel isikutel kui reisijatel või nendega kaasas olevates esemetes. Kui neid meetodeid ei kohaldata pidevalt, tuleb neid kasutada ettearvamatult.

Selle ettepanekuga tunnistatakse, et siseohu vähendamine nõuab lähenemisviisi taustakontrollimenetluste ja füüsiliste julgestusmeetmete tasakaalustatud ja koordineeritud kohaldamist, ning selles käsitletakse vajadust sobivate läbivaatusmeetodite järele, mis võimaldavad avastada lõhkeaineid ka muudel isikutel kui reisijatel.

ELi õigusaktid nõuavad täiendavaid pidevaid pistelisi ja ettearvamatuid läbivaatusi teatava hulga muude isikute kui reisijate ja nendega kaasa olevate esemete puhul, nii juhul, kui on toimunud häire, kui ka juhul, kui seda toimunud ei ole. Selle täiendava läbivaatuse julgestuseesmärk on avastada lõhkeaineid ja lõhkeseadeldisi. Läbivaatuseks kasutatakse vahendeid ja meetodeid, mis olemuslikult võimaldavad lõhkeaineid avastada (pommikoerad, lõhkeaine jälgede avastamise seade, jalatsites paiknevate lõhkeainete avastamise seadmed ja turvaskannerid), või alternatiivina vaadatakse isik läbi käsitsi. ELis kehtivat isikute ja nendega kaasas olevate esemete käsitsi läbivaatuse meetodit peetakse mõistlikkuse piires suuteliseks avastama lõhkeseadeldisi, mis on peidetud kehale või kaasas olevatesse esemetesse. Lisaks suurendab käsitsi läbivaatus tõenäosust avastada muid mittemetallilisi (ja mittelõhkevaid) keelatud esemeid. See põhimõte on üle võetud komisjoni rakendusotsuse C(2015) 8005 lisa punktiga 1.3.

14) Standard 4.6.5 – viide tuntud saatjale kui turvalises tarneahelas olevale üksusele

Algtekst:

4.6.5 Iga osalisriik tagab, et käitaja võtab lasti või posti ärilises lennutranspordis kasutataval õhusõidukil vedamiseks vastu üksnes juhul, kui läbivaatuse või muude julgestuskontrollimeetmete kohaldamist on kinnitanud ja nende eest vastutuse võtnud

kokkuleppeline esindaja või pädeva asutuse poolt heaks kiidetud üksus. Last ja post, mille puhul ei ole kokkuleppeline esindaja või pädeva asutuse poolt heaks kiidetud üksus julgestusmeetmete kohaldamist kinnitanud ega nende eest vastutust võtnud, vaadatakse läbi.

Uus tekst:

4.6.5 Iga osalisriik tagab, et käitaja võtab lasti või posti ärilises lennutranspordis kasutataval õhusõidukil vedamiseks vastu üksnes juhul, kui läbivaatuse või muude julgestuskontrollimeetmete kohaldamist on kinnitanud ja nende eest vastutuse võtnud kokkuleppeline esindaja, tuntud saatja või pädeva asutuse poolt heaks kiidetud üksus. Last ja post, mille puhul ei ole kokkuleppeline esindaja, tuntud saatja või pädeva asutuse poolt heaks kiidetud üksus julgestusmeetmete kohaldamist kinnitanud ega nende eest vastutust võtnud, vaadatakse läbi.

Selle ettepaneku eesmärk on viia kõnealune standard vastavusse standardiga 4.6.2 ja tagada, et mõlemad standardid viitavad selgelt tuntud saatjatele kui turvalises tarneahelas olevale üksusele.

ELi õigusaktid, täpsemalt määruse (EÜ) nr 300/2008 lisa punkt 6.1.1 ja komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/1998 lisa punkt 6.1.1, on täielikult kooskõlas standardi 4.6.5 uue sõnastusega.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

Kavandatavas aktis käsitletakse valdkonda, mille suhtes liidul on ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt ainuvälispädevus, kuna kavandatav akt võib mõjutada „ühiseid eeskirju või muuta nende kohaldamisala“, täpsemalt ELi lennundusjulgestust käsitlevat õigusraamistikku, mille on osutatud allpool. Seepärast on vaja kehtestada liidu seisukoht.

Sellega seoses on oluline märkida, et ICAO osalisriikidele esitatud 17. lisa 17. muudatus, mis esitati ICAO nõukogule kinnitamiseks 218. istungjärgul, kajastub (juba) täielikult ELi lennundusjulgestusalastes õigusaktides. Siiski on soovitatav, et neid rangemaid standardeid kohaldataks kogu maailmas.

Liidu seisukoht tuleks kindlaks määrata vastavalt kohaldatavale lennundusjulgestusalasele ELi õigusraamistikule, täpsemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2008. aasta määrusele (EÜ) nr 300/2008, mis käsitleb tsiviillennundusjulgestuse ühiseeskirju ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2320/2002, ning 5. novembri 2015. aasta komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2015/1998, millega nähakse ette lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamise üksikasjalikud meetmed.

3.1. Menetlusõiguslik alus

3.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikes 9 on sätestatud, et „[n]õukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, millega [...] kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku.“

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline⁴.

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“⁵.

3.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

ICAO on leppega, s.t Chicago konventsiooniga, ettenähtud organ.

Chicago konventsiooni 17. lisa mis tahes eelseisev muudatus on õigusliku toimega akt.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

3.2. Materiaalõiguslik alus

3.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab.

3.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatava akti eesmärgid ja komponendid on seotud lennundusjulgestuspoliitikaga, mille on vastu võtnud rahvusvaheline organisatsioon, kes mõjutab ELi lennundusjulgestusalaseid põhimõtteid.

Seepärast on kavandatava otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

3.3. Järeldus

Ettepanekus esitatud otsuse õiguslik alus peaks seega olema Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõige 2 koostoimes artikli 218 lõikega 9.

⁴ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 7. oktoober 2014, Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁵ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 7. oktoober 2014, Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 17. lisa („Lennundusjulgestus“) 17. muudatusettepanekuga

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eelkõige selle artikli 100 lõiget 2 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon (edaspidi „Chicago konventsioon“), mille eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti, jõustus 4. aprillil 1947. Sellega loodi Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (edaspidi „ICAO“).
- (2) Liidu liikmesriigid on Chicago konventsiooni osalisriigid ja ICAO liikmed, samal ajal kui liidul on teatavates ICAO organites, sealhulgas assamblees ja muudes tehnilistes organites vaatlaja staatus.
- (3) Vastavalt Chicago konventsiooni artikli 54 punktile 1 võib ICAO nõukogu võtta vastu rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid.
- (4) 4. juulil 2019 saatis ICAO riikidele kirja AS8/2.1-19/48, et teavitada osalisriike, et 17. lisa 17. muudatusettepanek esitatakse ICAO nõukogule vastuvõtmiseks 218. istungjärgul (18.–29. november 2019) ja seda kavatakse hakata kohaldama 2020. aasta juulis. See hõlmab muu hulgas uusi ja/või läbivaadatud sätteid, mis käsitlevad järgmist: nõrkuste hindamine, teabe jagamine riikide ja sidusrühmade vahel, koolitusprogrammid ja sertifitseerimissüsteemid, juurdepääsukontroll, töötajate läbivaatus, muud redaktsioonilised muudatused. Eespool nimetatud kirjaga käivitas ICAO konsultatsioonietapi, mis lõppes 4. oktoobril 2019.
- (5) ICAO lennundusjulgestuse komisjon, kuhu kuuluvad kaheksa liikmesriigi eksperdid, on koostanud 17. lisa muudatused, mis seejärel esitati kinnitamiseks ICAO nõukogu 217. istungjärgule. Pärast konsulteerimist kiidetakse need muudatused kõige tõenäolisemalt heaks ICAO nõukogu 218. istungjärgul.
- (6) Kui kavandatud muudatused vastu võetakse, on need siduvad kõikide ICAO liikmete, sh kõikide liikmesriikide jaoks kooskõlas Chicago konventsiooniga ja sellega ette nähtu piires. Kui konventsiooni osalisriigid plaanivad standardist kõrvale kalduda, peavad nad Chicago konventsiooni artikli 38 järgi sellest ICAOd teavitama erinevustest teatamise mehhanismi kaudu.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses Chicago konventsiooni 17. lisa („Lennundusjulgestus“) 17. muudatusettepanekuga, on esitatud lisas.

Artikkel 2

Artiklis 1 osutatud seisukoha esitavad ühiselt liidu liikmesriigid, kes on Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni liikmed.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*