

Bruxelles, 4. studenoga 2019.
(OR. en)

13687/19

**Međuinstitucijski predmet:
2019/0249(NLE)**

**AVIATION 210
RELEX 986**

PRIJEDLOG

Od:	Glavni tajnik Europske komisije, potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Datum primitka:	31. listopada 2019.
Za:	g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2019) 577 final
Predmet:	Prijedlog ODLUKE VIJEĆA o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva u pogledu revizije Priloga 17. („Zaštita”) (Izmjena 17.) Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2019) 577 final.

Priloženo: COM(2019) 577 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 31.10.2019.
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

**o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u Međunarodnoj organizaciji
civilnog zrakoplovstva u pogledu revizije Priloga 17. („Zaštita”) (Izmjena 17.)
Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu**

OBRAZLOŽENJE

1. PREDMET PRIJEDLOGA

Ovaj se Prijedlog odnosi na odluku o utvrđivanju stajališta koje treba zauzeti u ime Europske unije u Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva u vezi s predviđenim donošenjem Izmjene 17. Priloga 17. („Zaštita”) Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, a kojom se predlažu izmjene standarda i preporučenih praksi.

2. KONTEKST PRIJEDLOGA

2.1. Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”)

Cilj je Čikaške konvencije regulacija međunarodnog zračnog prijevoza. Stupila je na snagu 4. travnja 1947. i njome je osnovana Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva.

Sve države članice EU-a stranke su Čikaške konvencije.

2.2. Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva („ICAO”)

ICAO je specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda. Ciljevi su ICAO-a razvoj načela i tehnika međunarodne zračne plovidbe i poticanje planiranja i razvoja međunarodnog zračnog prijevoza.

Vijeće ICAO-a trajno je tijelo s članovima iz 36 država ugovornica koje na razdoblje od tri godine bira Skupština ICAO-a. Za razdoblje od 2016. do 2019. sedam država članica EU-a ima predstavnike u Vijeću ICAO-a.

Obvezne funkcije Vijeća ICAO-a, navedene u članku 54. Čikaške konvencije, obuhvaćaju donošenje međunarodnih standarda i preporučenih praksi („SARP-ovi”) u obliku priloga Konvenciji.

Vijeće ICAO-a isto tako saziva Skupštinu, koja je suvereno tijelo ICAO-a. Skupština ICAO-a sastaje se najmanje svake tri godine i utvrđuje smjer politike ICAO-a za predstojeće trogodišnje razdoblje. Četrdeseto zasjedanje Skupštine ICAO-a održano je od 24. rujna do 4. listopada 2019. u Montrealu u Kanadi.

2.3. Predviđeni akt ICAO-a

U skladu s člankom 54. točkom (l) Čikaške konvencije Vijeće ICAO-a donosi SARP-ove. SARP-ovi kojima se izmjenjuje Prilog 17. o zaštiti sastoje se od nekoliko članaka koje treba izmijeniti, poboljšati ili koje s razine preporučenih praksi treba podići na razinu standarda.

ICAO je 4. srpnja 2019. izdao dopis državama AS8/2.1-19/48 kako bi svoje države ugovornice obavijestio da će predložena Izmjena 17. Priloga 17. biti podnesena na donošenje Vijeću tijekom njegova 218. zasjedanja (18.–29. studenoga 2019.) te da je početak njezine primjene predviđen za srpanj 2020. Ona uključuje, među ostalim, nove i/ili revidirane odredbe o: procjenama osjetljivosti; razmjeni informacija između država i dionika; programima osposobljavanja i sustavima certifikacije; kontroli pristupa; zaštitnom pregledu osoblja; te druge uredničke izmjene. ICAO je u navedenom dopisu državama pokrenuo fazu savjetovanja koja istječe 4. listopada 2019.

Izmjene Priloga 17. pripremio je Odbor ICAO-a za zaštitu zračnog prometa, čiji su stručnjaci iz osam država članica EU-a aktivni članovi (Belgija, Francuska, Njemačka, Grčka, Italija, Nizozemska, Španjolska i Ujedinjena Kraljevina), a zatim su iste podnesene na odobrenje na 217. zasjedanju Vijeća ICAO-a. Te će izmjene, nakon dovršetka savjetovanja koje je u tijeku, Vijeće ICAO-a najvjerojatnije potvrditi na svojem 218. zasjedanju.

Nakon donošenja predviđenih izmjena, one će biti obvezujuće za sve članice ICAO-a, uključujući sve države članice EU-a, u skladu s ograničenjima iz Čikaške konvencije i u okviru tih ograničenja. U skladu s člankom 38. Čikaške konvencije od država ugovornica zahtijeva se da u skladu s mehanizmom za obavješćivanje o razlikama obavijeste ICAO ako namjeravaju odstupiti od standarda.

2.4. Pravni okvir EU-a i predložene izmjene Priloga 17.

1. Izmjena definicije provjere podobnosti.

Izvorni tekst:

Provjera podobnosti. Provjera identiteta osobe i prethodnog iskustva, uključujući ako je to zakonski dopustivo, kaznene evidencije kao dio ocjene o primjerenosti osobe za provođenje zaštitne kontrole i/ili pristup zaštitno ograničenom području.

Novi tekst:

Provjera podobnosti. Provjera identiteta osobe i prethodnog iskustva, uključujući kaznenu evidenciju i sve druge informacije povezane sa zaštitom koje su važne za ocjenu primjerenosti osobe, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom.

Prijedlogom se odgovara na potrebu da se sve relevantne informacije koje se odnose na zaštitu uključe u provjere podobnosti. Sustav EU-a za provjeru podobnosti ojačan je točkom 11.1.3. Priloga Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/103 od 23. siječnja 2019. o izmjeni Provedbene uredbe (EU) 2015/1998 u pogledu pojašnjenja, usklađivanja i pojednostavnjenja kao i jačanja određenih posebnih mjera zaštite zračnog prometa¹.

2. Teret ili pošta visokog rizika.

Izvorni tekst:

Teret ili pošta visokog rizika. Teret ili pošta koje predoči nepoznati subjekt ili teret ili pošta koji pokazuju znakove narušavanja cjelovitosti smatraju se visokorizičnima ako, osim navedenog, ispunjavaju jedan od sljedećih kriterija:

a) konkretni obavještajni podaci upućuju na to da teret ili pošta predstavlja prijetnju civilnom zrakoplovstvu; ili

b) na teretu ili pošti vidljive su nepravilnosti koje izazivaju sumnju; ili

c) vrsta tereta ili pošte takva je da se osnovnim mjerama zaštite samima po sebi vjerojatno neće otkriti zabranjeni predmeti koji bi mogli ugroziti zrakoplov.

Novi tekst:

¹ SL L 21, 24.1.2019.

Teret ili pošta visokog rizika. Teret ili pošta smatraju se visokorizičnima ako

a) konkretni obavještajni podaci upućuju na to da teret ili pošta predstavlja prijetnju civilnom zrakoplovstvu; ili

b) na teretu ili pošti vidljive su nepravilnosti ili znakovi narušavanja cjelovitosti koji izazivaju sumnju.

Bez obzira na to dolazi li teret ili pošta od poznatog ili nepoznatog subjekta, konkretni obavještajni podaci određene države ugovornice o pošiljci mogu je učiniti visokorizičnom.

Ovim se Prijedlogom nastoji pružiti jasnija definicija visokorizičnog tereta ili visokorizične pošte te je ona u skladu s definicijom Europske unije.

3. Opća načela

Izvorni tekst:

2.1. Ciljevi

2.1.4. *Preporuka.* – *Svaka država ugovornica trebala bi osigurati odgovarajuću zaštitu osjetljivih informacija o zaštiti zračnog prometa.*

Novi tekst:

2.1. Ciljevi

2.1.4. Svaka država ugovornica osigurava odgovarajuću zaštitu osjetljivih informacija o zaštiti zračnog prometa.

Cilj je ovog Prijedloga osigurati uspostavu odgovarajućih mehanizama za zaštitu osjetljivih informacija o zaštiti zračnog prometa od neovlaštenog pristupa ili objave, uključujući u pogledu unutarnje prijetnje pri kojoj osobe koje nemaju pravo pristupa informacijama o zaštiti dobiju te informacije.

Zaštita (i širenje osjetljivih informacija o zaštiti zračnog prometa) odgovornost je država članica. Nejavne i klasificirane zakonodavne odredbe sadržane u zakonodavstvu EU-a u svakom su slučaju obuhvaćene člankom 18. Uredbe (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002² te Odlukom Komisije (EU, Euratom) 2015/444 od 15. ožujka 2015.

4. Međunarodna suradnja (2.4.1., 2.4.1.a)

Izvorni tekst:

2.4. Međunarodna suradnja

2.4.1. Svaka država ugovornica osigurava da su, u mjeri u kojoj je to izvedivo, ispunjeni zahtjevi drugih država ugovornica za dodatne mjere zaštite u pogledu određenog leta

² SL L 97, 9.4.2008., str. 72.

(određenih letova) operatora tih drugih država. Država koja podnosi zahtjev razmatra alternativne mjere druge države koje su istovjetne onima koje se traže.

Novi tekst:

2.4. Međunarodna suradnja

2.4.1. Svaka država ugovornica koja podnosi zahtjev za dodatne mjere zaštite za određeni let (ili više njih) osigurava odgovarajuće savjetovanje i razmatra alternativne mjere druge države koje su istovjetne onima koje se traže.

2.4.1.a Svaka država ugovornica osigurava da su, u mjeri u kojoj je to izvedivo, ispunjeni zahtjevi drugih država ugovornica za dodatne mjere zaštite u pogledu određenog leta (određenih letova) operatora tih drugih država.

Prijedlozima se nastoji naglasiti važnost odgovarajućeg savjetovanja u slučaju kada određena država zatraži dodatne mjere zaštite od druge države. Postojeći je standard razdvojen u dva standarda kako bi se istaknuli različiti zahtjevi za države koje podnose zahtjev za dodatne mjere i države domaćine koje primaju takve zahtjeve.

Člankom 7. Uredbe (EZ) br. 300/2008 utvrđene su odredbe o obavješćivanju Komisije o mjerama koje je propisala treća zemlja ako se te mjere razlikuju od zajedničkih osnovnih standarda. S obzirom na mehanizam savjetovanja i primjenu alternativnih mjera, to može biti obuhvaćeno i regulirano u okviru bilateralnih sporazuma EU-a (ili država članica) o zračnom prijevozu s trećim zemljama.

5. Standard 3.1.4. o razmjeni informacija između država i dionika.

Izvorni tekst:

3.1.4. Svaka država ugovornica uspostavlja i provodi postupke za primjereno, praktično i pravodobno razmjenjivanje relevantnih informacija sa svojim operatorima zračnih luka, operatorima zrakoplova, pružateljima usluga zračnog prometa ili drugim subjektima na koje se to odnosi kako bi im pomogla u provođenju učinkovitih procjena rizika u području sigurnosti koje se odnose na njihove aktivnosti.

Novi tekst:

3.1.4. Svaka država ugovornica uspostavlja i provodi postupke za primjereno, praktično i pravodobno razmjenjivanje relevantnih informacija s relevantnim operatorima zračnih luka, operatorima zrakoplova, pružateljima usluga zračnog prometa ili drugim subjektima na koje se to odnosi kako bi im pomogla u provođenju učinkovitih procjena rizika u području sigurnosti koje se odnose na njihove aktivnosti.

Cilj je ovog Prijedloga pojasniti taj standard kako bi države imale veću fleksibilnost pri određivanju relevantnih operatora u pogledu dostavljanja informacija potrebnih za pružanje pomoći operatorima pri provedbi učinkovite procjene rizika koja se odnosi na njihove aktivnosti.

Taj je standard uveden u zakonodavstvo na razini EU-a Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/1583 o izmjeni Provedbene uredbe (EU) 2015/1998 od 5. studenoga 1998. o

utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda iz područja zaštite zračnog prometa u pogledu mjera kibersigurnosti³.

6. Standard 3.1.8. o razvoju i provedbi programa osposobljavanja

Izvorni tekst:

3.1.8. Svaka država ugovornica osigurava razvoj i provedbu programa osposobljavanja i sustava certifikacije instruktora u skladu s nacionalnim programom zaštite civilnog zračnog prometa.

Novi tekst:

3.1.8. Svaka država ugovornica osigurava razvoj i provedbu programâ osposobljavanja i sustava certifikacije kojim se osigurava da su instruktori kvalificirani za primjenjive predmete u skladu s nacionalnim programom zaštite civilnog zračnog prometa.

Cilj je predložene izmjene usmjeravanje na postizanje rezultata zaštite, a ne na određenu metodu. U njoj se prepoznaje da bi naglasak trebao biti na „rezultatima” osposobljavanja stručnjaka kvalificiranih za odgovarajući predmet koji posjeduju znanje i sposobnost provođenja osposobljavanja, a posebno potrebno znanje o predmetu koji se poučava. Certifikacija ili druge alternativne metode koje se primjenjuju, kao takve, trebale bi biti usmjerene na oba potrebna elementa.

Načela koja se zahtijevaju ovom izmjenom (tj. *kvalifikacija instruktora za primjenjive predmete*) dio su zakonodavstva na razini EU-a te su utvrđena u poglavlju 11. Priloga I. Uredbi (EZ) br. 300/2008 i njezinim provedbenim pravilima.

7. Podizanje preporuke 3.1.11. na razinu standarda

Izvorni tekst:|

3.1.11. *Preporuka.* – Svaka država ugovornica trebala bi osigurati da osoblje svih subjekata uključenih u provedbu različitih aspekata nacionalnog programa zaštite civilnog zračnog prometa ili odgovornih za tu provedbu te osobe ovlaštene za nepraćeni pristup štićenim područjima zračne luke pohađaju periodično osposobljavanje za svjesnost o zaštiti.

Novi tekst:

3.1.11. Svaka država ugovornica osigurava da osoblje svih subjekata uključenih u provedbu različitih aspekata nacionalnog programa zaštite civilnog zračnog prometa ili odgovornih za tu provedbu te osobe ovlaštene za nepraćeni pristup štićenim područjima zračne luke pohađaju početno i periodično osposobljavanje za svjesnost o zaštiti.

Preporuka 3.1.11. podignuta je na razinu standarda te je stoga pravno obvezujuća. Svaka država ugovornica osigurava da osoblje svih subjekata uključenih u provedbu različitih aspekata nacionalnog programa zaštite civilnog zračnog prometa ili odgovornih za tu provedbu te osobe ovlaštene za nepraćeni pristup štićenim područjima zračne luke pohađaju periodično početno i periodično osposobljavanje za svjesnost o zaštiti. Ovim se Prijedlogom

³ SL L 246, 26.9.2019., str. 15.

priznaje važnost osposobljavanja za svjesnost o zaštiti, pri čemu se ističe potreba za početnim i periodičnim osposobljavanjem za svjesnost o zaštiti.

Obveze u pogledu početnog i periodičnog osposobljavanja sadržane su u zakonodavstvu na razini EU-a u području zaštite zračnog prometa, posebno u točkama 11.4.1. i 11.4.3. Priloga Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2015/1998.

8. 3.4. Kontrola kvalitete i kvalifikacije

Izvorni tekst:

3.4.1. Svaka država ugovornica osigurava da osobe koje provode zaštitne kontrole podliježu provjerama podobnosti i postupcima odabira.

Novi tekst:

3.4.1. Svaka država ugovornica osigurava:

a) da se provjere podobnosti vrše nad osobama koje provode zaštitne kontrole, osobama s nepraćenim pristupom zaštitno ograničenim područjima te osobama s pristupom osjetljivim informacijama o zaštiti zračnog prometa prije nego što preuzmu te dužnosti ili pristupe takvim područjima ili informacijama;

b) da se periodične provjere podobnosti nad tim osobama provode u vremenskim razmacima koje određuje nadležno tijelo; i

c) da se osobama kod kojih se utvrdi da su nepodobne s pomoću bilo kakve provjere podobnosti odmah uskrate mogućnost provođenja zaštitnih kontrola, nepraćeni pristup zaštitno ograničenim područjima te pristup osjetljivim informacijama o zaštiti zračnog prometa.

Ovim se Prijedlogom nastoji pojasniti tko bi trebao biti podvrgnut provjerama podobnosti, kada bi se one trebale primjenjivati, te koje su posljedice utvrđivanja nepodobnosti osobe s pomoću provjere podobnosti. Konkretno, standardom se sada propisuje potreba za periodičnim provjerama podobnosti i mjerama koje je potrebno poduzeti kada se kao rezultat provjere podobnosti utvrdi da osoba nije podobna za relevantne funkcije. Napominje se da je upućivanje na „postupke odabira” uključeno u točku 3.4.2.

Sva su načela već sadržana u zakonodavstvu na razini EU-a u području zaštite zračnog prometa, posebno u točkama 1.2.3.3., 1.2.3.5., 11.1., 11.5.1. i 11.6.3.5.(a) Priloga Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2015/1998, kako je izmijenjena Uredbom 2019/103 od 23. siječnja 2019.

Ovaj Prijedlog nadopunjuje izmjenu standarda 3.4.1. Izvorni standard 3.4.1. uključivao je upućivanja na provjere podobnosti i postupke odabira. Budući da prijedlog za 3.4.1. sada sadržava dodatne elemente u pogledu opsega i redovitosti provjera podobnosti, ovim se Prijedlogom dodaje element postupaka odabira.

Kriteriji za odabir osoblja koje provodi zaštitne kontrole i povezane funkcije sadržani su u zakonodavstvu na razini EU-a u području zaštite zračnog prometa, posebno u točkama 11.1.6., 11.1.7. i 11.1.8. Priloga Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2015/1998.

9. Podizanje preporuke 3.4.9. na razinu standarda

Izvorni tekst:

3.4.9. Preporuka. – Svaka država ugovornica trebala bi osigurati da svaki subjekt koji je odgovoran za provedbu relevantnih elemenata nacionalnog programa zaštite civilnog zračnog prometa periodično provjerava je li provedba mjera zaštite eksternaliziranih vanjskim pružateljima usluga u skladu s programom zaštite subjekta.

Novi tekst:

3.4.9. Svaka država ugovornica osigurava da svaki subjekt koji je odgovoran za provedbu relevantnih elemenata nacionalnog programa zaštite civilnog zračnog prometa periodično provjerava je li provedba mjera zaštite eksternaliziranih vanjskim pružateljima usluga u skladu s programom zaštite subjekta.

Ova je preporuka podignuta na razinu pravno obvezujućeg standarda. Ovim se Prijedlogom nastoji osigurati da vanjski pružatelji usluga djeluju u skladu s propisima dotične države o zaštiti zračnog prometa kako bi se otklonila unutarnja prijetnja koja može potjecati od vanjskih pružatelja usluga.

U skladu s politikom na razini EU-a o zaštiti zračnog prometa kako je utvrđena u Uredbi (EZ) br. 300/2008:

- svaka država članica izrađuje, primjenjuje i održava nacionalni program zaštite civilnog zračnog prometa koji određuje odgovornosti za provedbu zajedničkih osnovnih standarda te opisuje mjere koje zahtijevaju operatori i subjekti,
- operatori, zračni prijevoznici i subjekti obuhvaćeni nacionalnim programom zaštite civilnog zračnog prometa moraju izraditi, primjenjivati i održavati program zaštite u skladu s odredbama koje su u njemu opisane,
- u tom se programu opisuju metode i postupci koje operator, zračni prijevoznik ili subjekt poštuje u skladu sa zakonodavstvom i samim programom zaštite, uključujući unutarnje kontrole kvalitete,
- očekuje se da će mjere i operacije zaštite koje poduzimaju vanjski pružatelji usluga biti obuhvaćene programom zaštite navedenog operatora, zračnog prijevoznika ili subjekta koji zadržava odgovornost za te mjere i operacije, osim ako je sam vanjski pružatelj usluga regulirani ili odobreni subjekt za aktivnosti koje pruža, te se stoga od njega zahtijeva da izradi vlastiti program zaštite.

Standard je uključen u zakonodavstvo na razini EU-a, odnosno u članak 10. stavak 1., članak 12. stavak 1., članak 13. stavak 1. i članak 14. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 300/2008 i u točke 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. i 12.0.1. Priloga Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2015/1998. Dodatne odredbe navedene su u točkama 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. i 9.1.4.2. Priloga Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2015/1998.

10. Podizanje preporuke 4.1.2. na razinu standarda

Izvorni tekst:

4.1.2. *Preporuka. Svaka država ugovornica trebala bi promicati uporabu nasumičnih i nepredvidljivih mjera zaštite. Nepredvidljivost bi mogla pridonijeti odvrćajućem učinku mjera zaštite.*

Novi tekst:

4.1.2. Svaka država ugovornica osigurava, prema potrebi, nasumičnost i nepredvidljivost u provedbi mjera zaštite.

Preporuka 4.1.2. o nasumičnosti i nepredvidljivosti podignuta je na razinu pravno obvezujućeg standarda. Cilj u pogledu zaštite koji se nastoji postići novim standardom 4.1.2. kako bi se poboljšale mjere ublažavanja usmjerene protiv unutarnjih prijetnji u skladu je s politikom Europske unije u područjima:

- zaštitnog pregleda osoba, osim putnika, i njihovih osobnih predmeta,
- zaštitnog pregleda vozila,
- nadzora i ophodnje u nadziranom i u štićenom području zračne luke/zaštitno ograničenom području te povezanih mjera,
- zaštitnog pregleda zaliha.

To je načelo uključeno u zakonodavstvo na razini EU-a, posebno u točkama 1.3.1., 1.4.1., 1.4.2., 8.1.6. i 9.1.5. Priloga Provedbenoj odluci Komisije C(2015) 8005.

11. 4.2.3. Mjere koje se odnose na kontrolu pristupa

Izvorni tekst:

4.2.3. Svaka država ugovornica osigurava uspostavu sustavâ za identifikaciju osoba i vozila kako bi se spriječio neovlašten pristup štićenim područjima zračne luke i zaštitno ograničenim područjima. Identitet se provjerava na određenim kontrolnim točkama prije nego što se dopusti pristup štićenim područjima zračne luke i zaštitno ograničenim područjima.

Novi tekst:

4.2.3. Svaka država ugovornica osigurava uspostavu i provedbu sustavâ za identifikaciju osoba i vozila kako bi se spriječio neovlašten pristup štićenim područjima zračne luke i zaštitno ograničenim područjima. Pristup se odobrava samo osobama s operativnom potrebom ili drugim opravdanim razlogom da budu tamo. Identitet i ovlaštenje provjeravaju se na određenim kontrolnim točkama prije nego što se dopusti pristup štićenim područjima zračne luke i zaštitno ograničenim područjima.

Standard 4.2.3. u okviru „Mjera koje se odnose na kontrolu pristupa” namijenjen je jačanju mjera koje se odnose na kontrolu pristupa zaštitno ograničenim područjima, uvođenjem ograničenja kako bi se omogućio pristup samo osobama s operativnom ili nekom drugom opravdanom potrebom da budu tamo, te proširenju opsega provjere na pristupnim točkama tako da se uz identitet provjerava i odobrenje.

U skladu sa zakonodavstvom na razini EU-a pristup osoba i vozila zaštitno ograničenim područjima može se odobriti samo ako isti imaju opravdane razloge. Identifikacijske iskaznice za zračnu luku provjeravaju se prije nego što se osobi odobri pristup kako bi se osiguralo da je ona valjana i da odgovara nositelju. Identifikacijska iskaznica za vozilo

provjerava se prije nego što se vozilu odobri pristup kako bi se osiguralo da je ona valjana i da odgovara vozilu. To je u zakonodavstvo na razini EU-a uključeno u točkama 1.2.2.1., 1.2.2.4., 1.2.2.5., 1.2.2.6. i 1.2.6.1. Priloga Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2015/1998.

12. Standard 4.2.6. („stopostotni zaštitni pregled osoba osim putnika”)

Izvorni tekst:

4.2.6. Svaka država ugovornica utvrđuje mjere kojima osigurava da osobe osim putnika, kao i njihovi osobni predmeti, prije ulaska u zaštitno ograničena područja zračne luke koja služi operacijama međunarodnog civilnog zrakoplovstva, budu podvrgnute zaštitnom pregledu i zaštitnim kontrolama.

Novi tekst:

4.2.6. Svaka država ugovornica utvrđuje mjere kojima osigurava da osobe osim putnika, kao i njihovi osobni predmeti, prije ulaska u zaštitno ograničena područja zračne luke budu podvrgnute zaštitnom pregledu.

Ovim se Prijedlogom nastoji ukloniti svaka dvosmislenost i jasno istaknuti da se sve osobe koje nisu putnici moraju pregledati prije ulaska u zaštitno ograničeno područje kako bi se uklonila unutarnja prijetnja.

Zakonodavstvo na razini EU-a potpuno je u skladu s novom formulacijom standarda 4.2.6., odnosno točki 1.3. priloga Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2015/1998 i Provedbenoj odluci Komisije C(2015) 8005.

13. Novi standard 4.2.6.a o sposobnosti otkrivanja eksploziva

Novi tekst dodan nakon 4.2.6. kako slijedi:

4.2.6.a Svaka država ugovornica osigurava primjenu odgovarajućih metoda zaštitnog pregleda kojima se može otkriti prisutnost eksploziva i eksplozivnih naprava koje osobe koje nisu putnici nose na sebi ili u svojim osobnim predmetima. Ako se te metode ne primjenjuju kontinuirano, upotrebljavaju se na nepredvidljiv način.

Ovim se Prijedlogom prepoznaje da mjere ublažavanja usmjerene protiv unutarnjih prijetnji zahtijevaju uravnotežen i koordiniran pristup između postupaka provjere podobnosti i fizičkih mjera zaštite te se rješava potreba za odgovarajućim metodama zaštitnog pregleda koje mogu otkriti eksplozive i kod osoba koje nisu putnici.

Za zakonodavstvo na razini EU-a potrebni su dodatni stalni, nasumični i nepredvidljivi zaštitni pregledi u pogledu udjela osoba koje nisu putnici i njihovih osobnih predmeta koji su izazvali zabrinutost i onih koji nisu. Cilj u pogledu zaštite dodatnog zaštitnog pregleda otkrivanje je eksploziva i eksplozivnih naprava. Taj se zaštitni pregled provodi sredstvima i metodama namijenjenima za identificiranje eksploziva (psi za otkrivanje eksploziva, otkrivanje tragova eksploziva, otkrivanje eksploziva u obući i zaštitni skeneri) ili pak ručnom pretragom. Trenutačna metodologija koja se u EU-u zahtijeva za provođenje ručnih pretraga osoba i njihovih osobnih predmeta smatra se primjereno sposobnom za otkrivanje eksplozivnih naprava koje su skrivene na tijelu osobe i u njezinim osobnim predmetima. Osim toga, ručna pretraga povećava vjerojatnost otkrivanja drugih nemetalnih (i neeksplozivnih) zabranjenih predmeta. To je preneseno točkom 1.3. Priloga Provedbenoj odluci Komisije C(2015) 8005.

14. Standard 4.6.5. – upućivanje na poznatog pošiljatelja kao subjekta u sigurnom lancu opskrbe

Izvorni tekst:

4.6.5. Svaka država ugovornica osigurava da operatori ne prihvaćaju teret ili poštu za prijevoz zrakoplovom koji obavlja operacije komercijalnog zračnog prijevoza, osim ako regulirani agent ili subjekt kojeg je odobrilo nadležno tijelo ne potvrdi primjenu zaštitnog pregleda ili druge zaštitne kontrole i ne odgovara za njihovo obavljanje. Teret i pošta koje regulirani agent ili subjekt kojeg je odobrilo nadležno tijelo ne može potvrditi i za koje ne može odgovarati podvrgavaju se zaštitnom pregledu.

Novi tekst:

4.6.5. Svaka država ugovornica osigurava da operatori ne prihvaćaju teret ili poštu za prijevoz zrakoplovom koji obavlja operacije komercijalnog zračnog prijevoza, osim ako regulirani agent, poznati pošiljatelj ili subjekt kojeg je odobrilo nadležno tijelo ne potvrdi primjenu zaštitnog pregleda ili druge zaštitne kontrole i ne odgovara za njihovo obavljanje. Teret i pošta koje regulirani agent, poznati pošiljatelj ili subjekt kojeg je odobrilo nadležno tijelo ne mogu potvrditi i za čije obavljanje ne mogu odgovarati podvrgavaju se zaštitnom pregledu.

Ovim se Prijedlogom taj standard nastoji uskladiti sa standardom 4.6.2. i osigurati da oba standarda jasno upućuju na poznate pošiljatelje kao na subjekta u sigurnom lancu opskrbe.

Zakonodavstvo na razini EU-a potpuno je u skladu s novom formulacijom standarda 4.6.5., odnosno upućivanjem na točku 6.1.1. Priloga Uredbi (EZ) br. 300/2008 i točku 6.1.1. Priloga Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2015/1998.

3. STAJALIŠTE KOJE TREBA ZAUZETI U IME UNIJE

Predmet predviđenog akta odnosi se na područje za koje Unija ima isključivu vanjsku nadležnost na temelju zadnjeg dijela rečenice članka 3. stavka 2. UFEU-a jer bi predviđeni akt mogao „utjecati na zajednička pravila ili izmijeniti njihov opseg”, konkretno na pravni okvir EU-a o zaštiti zračnog prometa na koji se upućuje u nastavku. Stoga je potrebno utvrditi stajalište Unije.

U tom je pogledu ključno prepoznati da je Izmjena 17. Priloga 17. koja je predstavljena državama ugovornicama ICAO-a i podnesena na odobrenje na 218. zasjedanju Vijeća ICAO-a (već) u potpunosti uključena u zakonodavstvu na razini EU-a u području zaštite zračnog prometa. Međutim, poželjno je da se ti ojačani standardi primjenjuju na globalnoj razini.

Stajalište Unije trebalo bi definirati u skladu s primjenjivim pravnim okvirom EU-a u području zaštite zračnog prometa, odnosno Uredbom (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/2002, te s Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2015/1998 od 5. studenoga 2015. o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda iz područja zaštite zračnog prometa.

3.1. Postupovna pravna osnova

3.1.1. Načela

Člankom 218. stavkom 9. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) predviđeno je donošenje odluka kojima se utvrđuju „stajališta koja u ime Unije treba donijeti tijelo

osnovano na temelju sporazuma kada je to tijelo pozvano donositi akte koji proizvode pravne učinke, uz iznimku akata kojima se dopunjuje ili mijenja institucionalni okvir sporazuma”.

Članak 218. stavak 9. UFEU-a primjenjuje se neovisno o tome je li Unija članica tijela ili stranka sporazuma⁴.

Pojam „akti koji proizvode pravne učinke” obuhvaća akte koji proizvode pravne učinke na temelju pravila međunarodnog prava kojima se uređuje predmetno tijelo. Obuhvaća i instrumente koji nemaju obvezujući učinak na temelju međunarodnog prava, ali „presudno utječu na sadržaj propisa koje donese zakonodavac Unije”⁵.

3.1.2. Primjena u predmetnom slučaju

ICAO je tijelo osnovano na temelju sporazuma, odnosno Čikaške konvencije.

Svaka predstojeća izmjena Priloga 17. Čikaškoj konvenciji bit će akt koji proizvodi pravne učinke.

Stoga je postupovna pravna osnova za predloženu odluku članak 218. stavak 9. UFEU-a.

3.2. Materijalna pravna osnova

3.2.1. Načela

Materijalna pravna osnova odluke na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a prije svega ovisi o cilju i sadržaju predviđenog akta o kojemu se zauzima stajalište u ime Unije.

3.2.2. Primjena u predmetnom slučaju

Predviđeni akt ima ciljeve i elemente u području politike zaštite zračnog prometa koje je donijela međunarodna organizacija koja utječe na politike EU-a o zaštiti zračnog prometa.

Stoga bi materijalna pravna osnova predložene odluke trebao biti članak 100. stavak 2. UFEU-a.

3.3. Zaključak

Pravna osnova predložene odluke trebao bi biti članak 100. stavak 2. UFEU-a u vezi s člankom 218. stavkom 9. UFEU-a.

⁴ Presuda Suda od 7. listopada 2014., Njemačka protiv Vijeća, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

⁵ Presuda Suda od 7. listopada 2014., Njemačka protiv Vijeća, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke od 61. do 64.

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

**o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u Međunarodnoj organizaciji
civilnog zrakoplovstva u pogledu revizije Priloga 17. („Zaštita”) (Izmjena 17.)
Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu**

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100.
stavak 2. u vezi s člankom 218. stavkom 9.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

- (1) Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija”), čiji je cilj regulacija međunarodnog zračnog prijevoza, stupila je na snagu 4. travnja 1947. Njome je osnovana Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO).
- (2) Države članice Unije države su ugovornice Čikaške konvencije i članice ICAO-a, pri čemu Unija ima status promatrača u određenim tijelima ICAO-a, uključujući Skupštinu ICAO-a i druga tehnička tijela.
- (3) U skladu s člankom 54. točkom (l) Čikaške konvencije Vijeće ICAO-a može donositi međunarodne standarde i preporučene prakse.
- (4) ICAO je 4. srpnja 2019. izdao dopis državama AS8/2.1-19/48 kako bi svoje države ugovornice obavijestio da će predložena Izmjena 17. Priloga 17. biti podnesena na donošenje Vijeću tijekom njegova 218. zasjedanja (18.–29. studenoga 2019.) te da je početak njezine primjene predviđen za srpanj 2020. Ona uključuje, među ostalim, nove i/ili revidirane odredbe o: procjenama osjetljivosti; razmjeni informacija između država i dionika; programima osposobljavanja i sustavima certifikacije; kontroli pristupa; zaštitnom pregledu osoblja; te druge uredničke izmjene. ICAO je u navedenom dopisu pokrenuo fazu savjetovanja koja ističe 4. listopada 2019.
- (5) Izmjene Priloga 17. pripremio je Odbor za zaštitu zračnog prometa ICAO-a, čiji su stručnjaci iz osam država članica EU-a aktivni članovi, a zatim su iste podnesene na odobrenje na 217. zasjedanju Vijeća ICAO-a. Te će izmjene, nakon dovršetka savjetovanja, Vijeće ICAO-a najvjerojatnije potvrditi na svojem 218. zasjedanju.
- (6) Nakon donošenja predviđenih izmjena, one će biti obvezujuće za sve članice ICAO-a, uključujući sve države članice, u skladu s ograničenjima iz Čikaške konvencije i u okviru tih ograničenja. U skladu s člankom 38. Čikaške konvencije od država ugovornica zahtijeva se da u skladu s mehanizmom za obavješćivanje o razlikama obavijeste ICAO ako namjeravaju odstupiti od standarda,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije u Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva u vezi s Izmjenom 17. Priloga 17. („Zaštita”) Čikaškoj konvenciji utvrđeno je u Prilogu.

Članak 2.

Stajalište iz članka 1. zajednički izražavaju države članice Unije koje su članice Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Vijeće
Predsjednik*