



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2019 m. lapkričio 4 d.
(OR. en)

13687/19

Tarpinstitucinė byla:
2019/0249(NLE)

AVIATION 210
RELEX 986

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2019 m. spalio 31 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2019) 577 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl TARYBOS SPRENDIMO dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 17 priedo („Saugumas“) peržiūros (17 pakeitimo)

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2019) 577 final.

Pridedama: COM(2019) 577 final

Briuselis, 2019 10 31
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

**dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės
aviacijos organizacijoje, dėl Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 17 priedo
(„Saugumas“) peržiūros (17 pakeitimo)**

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas teikiamas dėl sprendimo, kuriuo nustatoma pozicija, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje dėl numatomo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 17 priedo („Saugumas“) 17 pakeitimo, kuriuo siūloma iš dalies pakeisti standartus ir rekomenduojamą praktiką, patvirtinimo.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (Čikagos konvencija)

Čikagos konvencija siekiama reguliuoti tarptautinį oro susisiekimą. Ji įsigaliojo 1947 m. balandžio 4 d. ir ja įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija.

Čikagos konvencijos šalys yra visos ES valstybės narės.

2.2. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO)

ICAO yra specializuota Jungtinių Tautų agentūra. ICAO tikslai – plėtoti tarptautinės oro navigacijos principus bei metodus ir skatinti tarptautinio oro susisiekimo planavimą bei plėtrą.

ICAO taryba yra nuolatinis ICAO organas, sudarytas iš 36 susitariančiųjų valstybių, kurias trejų metų laikotarpiui išrenka ICAO asamblėja. 2016–2019 m. laikotarpiu į ICAO tarybą yra išrinktos septynios ES valstybės narės.

Čikagos konvencijos 54 straipsnyje išvardytos privalomos ICAO tarybos funkcijos apima tarptautinių standartų ir rekomenduojamos praktikos (SRP), kurie įtraukiami į Čikagos konvencijos priedus, tvirtinimą.

ICAO taryba taip pat sušaukia nepriklausomą ICAO organą – Asamblėją. ICAO asamblėja susitinka bent kartą per trejus metus ir nustato ICAO politinę kryptį būsimu trejų metų laikotarpiu. 40-oji ICAO asamblėjos sesija įvyko 2019 m. rugsėjo 24 d. – spalio 4 d. Monrealyje, Kanadoje.

2.3. Numatomas ICAO aktas

Pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnio 1 punktą ICAO taryba tvirtina SRP. Pagal SRP, pagal kuriuos keičiamas 17 priedas („Saugumas“), turi būti pakeisti ar patobulinti keli straipsniai arba turi būti pakeistas jų statusas – nuo rekomenduojamos praktikos iki standartų.

2019 m. liepos 4 d. ICAO pateikė valstybėms skirtą raštą Nr. AS8/2.1-19/48, kuriuo informavo savo susitariančiąsias valstybes, kad per 2019 m. lapkričio 18–29 d. įvyksiančią 218-ąją Tarybos sesiją bus pateiktas jai tvirtinti siūlomas 17 priedo 17 pakeitimas ir jį numatoma pradėti taikyti 2020 m. liepos mėn. Į pakeitimą, be kita ko, įtrauktos naujos ir (arba) peržiūrėtos nuostatos dėl pažeidžiamumo vertinimo, valstybių ir suinteresuotųjų subjektų dalijimosi informacija, mokymo programų ir sertifikavimo sistemų, patekimo kontrolės, darbuotojų tikrinimo ir kiti redakcinio pobūdžio pakeitimai. Minėtu valstybėms skirtu raštu ICAO pradėjo konsultacijų etapą. Jis baigėsi 2019 m. spalio 4 d.

17 priedo pakeitimus parengė ir patvirtinti per 217-ąją ICAO tarybos sesiją pateikė ICAO aviacijos saugumo grupė, kurioje aktyviai dalyvauja aštuonių ES valstybių narių (Belgijos, Prancūzijos, Vokietijos, Graikijos, Italijos, Nyderlandų, Ispanijos ir Jungtinės Karalystės) ekspertai. Labai tikėtina, kad, pasibaigus konsultacijoms, ICAO taryba šiuos pakeitimus patvirtins per savo 218-ąją sesiją.

Patvirtinti numatyti pakeitimai bus privalomi visoms ICAO valstybėms, įskaitant visas ES valstybes nares, laikantis Čikagos konvencijos nuostatų ir neperžengiant ja nustatytų ribų. Čikagos konvencijos 38 straipsnyje reikalaujama, kad susitariančiosios valstybės apie ketinimus nukrypti nuo standarto informuotų ICAO pateikdamos pranešimą apie skirtumus.

2.4. ES teisinis pagrindas ir siūlomi 17 priedo pakeitimai

1) Termino „asmens reputacijos patikrinimas“ apibrėžties pakeitimas

Pradinis tekstas:

Asmens reputacijos patikrinimas. Asmens tapatybės ir ankstesnės patirties, įskaitant, kai teisiškai leistina, duomenų apie teistumą (neteistumą) patikrinimas, kuris yra sudėtinė proceso dalis, vertinant asmens tinkamumą atlikti saugumo kontrolę ir (arba) be palydos patekti į riboto patekimo zoną.

Naujas tekstas:

Asmens reputacijos patikrinimas. Asmens tapatybės ir ankstesnės patirties, įskaitant duomenis apie teistumą ir visą kitą su saugumu susijusią informaciją, svarbią vertinant asmens tinkamumą, patikrinimas pagal nacionalinės teisės aktus.

Šiuo pasiūlymu atsižvelgiama į poreikį atliekant asmens reputacijos patikrinimą įvertinti visą su saugumu susijusią svarbią informaciją. ES asmens reputacijos patikrinimo tvarka įtvirtinta 2019 m. sausio 23 d. Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/103, kuriuo dėl tam tikrų specifinių aviacijos saugumo priemonių išaiškinimo, suderinimo, supaprastinimo ir sustiprinimo iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998¹, priedo 11.1.3 punkte.

2) Didelės rizikos kroviniai arba paštas

Pradinis tekstas:

Didelės rizikos kroviniai arba paštas. Kroviniai arba paštas, kuriuos pateikė nežinomas subjektas arba ant kurių matomos pažeidimo žymės, laikomi didelės rizikos kroviniais arba paštu, jei jie, be to, atitinka vieną iš šių kriterijų:

a) remiantis konkrečia žvalgybos informacija kroviniai arba paštas kelia grėsmę civilinei aviacijai arba

b) pastebėta su kroviniu ar paštu susijusių įtarimų keliančių anomalijų, arba

c) dėl krovinio arba pašto pobūdžio vien būtiniausių saugumo priemonių greičiausiai neužtektų, kad būtų aptikti draudžiami objektai, galintys kelti pavojų orlaiviams.

¹ OL L 21, 2019 1 24.

Naujas tekstas:

Didelės rizikos kroviniai arba paštas. Kroviniai arba paštas laikomi didelės rizikos kroviniais arba paštu, jei:

- a) remiantis konkrečia žvalgybos informacija jie kelia grėsmę civilinei aviacijai arba
- b) pastebėta įtarimą keliančių su jais susijusių neatitikimų arba jų pažeidimo žymių.

Nepriklausomai nuo to, ar kroviniai ar paštas atvežami iš žinomo ar nežinomo subjekto, remiantis konkrečia valstybės turima žvalgybos informacija siunta gali būti pripažinta didelės rizikos.

Šiuo pasiūlymu siekiama aiškiau apibrėžti didelės rizikos krovinius arba paštą ir jame pateikta apibrėžtis dera su Europos Sąjungoje vartojama šio termino apibrėžtimi.

3) Bendrieji principai

Pradinis tekstas:

2.1. Tikslai

2.1. 4 rekomendacija. – Kiekviena Susitariančioji Valstybė turėtų užtikrinti tinkamą neskelbtinos aviacijos saugumo informacijos apsaugą.

Naujas tekstas:

2.1. Tikslai

2.1.4. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina tinkamą neskelbtinos aviacijos saugumo informacijos apsaugą.

Šiuo pasiūlymu siekiama užtikrinti, kad būtų įdiegti tinkami neskelbtinos aviacijos saugumo informacijos apsaugos nuo neleistinos prieigos arba neleistino atskleidimo (įskaitant pavojų, kad su saugumo informacija susipažins teisės prie jos prieiti neturintys vidaus darbuotojai) mechanizmai.

Už neskelbtinos aviacijos saugumo informacijos apsaugą (ir sklaidą) atsako valstybės narės. Bet kuriuo atveju neviešoms ir įslaptintoms ES teisės aktų nuostatoms taikomas 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinančio Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002² 18 straipsnis ir 2015 m. kovo 15 d. Komisijos sprendimas (ES, Euratomas) 2015/444.

4) Tarptautinis bendradarbiavimas (2.4.1, 2.4.1a)

Pradinis tekstas:

2.4. Tarptautinis bendradarbiavimas

2.4.1. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad, kiek tai praktiškai įmanoma, būtų patenkinami kitų Susitariančiųjų Valstybių prašymai dėl konkretaus (-čių) skrydžio (-ių),

² OL L 97, 2008 4 9, p. 72.

kuri (-iuos) vykdo tų kitų Valstybių veiklos vykdytojai, imtis papildomų saugumo priemonių. Prašančioji Valstybė apsvarto prašomoms taikyti priemonėms lygiavertes alternatyvias kitos Valstybės priemones.

Naujas tekstas:

2.4. Tarptautinis bendradarbiavimas

2.4.1. Kiekviena Susitariančioji Valstybė, prašanti dėl konkretaus (-ių) skrydžio (-ių) taikyti papildomas saugumo priemones užtikrina, kad būtų tinkamai konsultuojamasi, ir apsvarto prašomoms taikyti priemonėms lygiavertes alternatyvias kitos Valstybės priemones.

2.4.1a. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad, kiek tai praktiškai įmanoma, būtų patenkinti kitų Susitariančiųjų Valstybių prašymai dėl konkretaus (-čių) skrydžio (-ių), kuri (-iuos) vykdo tų kitų Valstybių veiklos vykdytojai, imtis papildomų saugumo priemonių.

Pasiūlyme siekiama pabrėžti, kad vienai valstybei paprašius kitos valstybės imtis papildomų saugumo priemonių svarbu tinkamai konsultotis. Siekiant pabrėžti valstybėms, prašančioms imtis papildomų priemonių, ir valstybėms, gaunančioms tokius prašymus, keliamus skirtingus reikalavimus, dabartinis standartas padalijamas į du standartus.

Reglamento (EB) Nr. 300/2008 7 straipsnyje išdėstytos nuostatos dėl pranešimo Komisijai apie priemones, kurių prašo imtis trečioji šalis, jei tos priemonės skiriasi nuo bendrųjų pagrindinių standartų. Konsultacijų ir alternatyvių priemonių taikymo mechanizmai gali būti nustatyti dvišaliuose ES (ar valstybės narės) ir trečiosios šalies oro susisiekimu susitarimuose ir jais reglamentuojami.

5) 3.1.4 standartas dėl valstybių ir suinteresuotųjų subjektų dalijimosi informacija

Pradinis tekstas:

3.1.4. Kiekviena Susitariančioji Valstybė nustato ir taiko procedūras, pagal kurias praktiškai ir laiku deramai dalijasi atitinkama informacija su, priklausomai nuo atvejo, savo oro uostų operatoriais, orlaivių naudotojais, oro eismo paslaugų teikėjais ar kitais susijusiais subjektais, kad jiems padėtų atlikti su jų veikla susijusius veiksmingus saugumo rizikos vertinimus.

Naujas tekstas:

3.1.4. Kiekviena Susitariančioji Valstybė nustato ir taiko procedūras, pagal kurias praktiškai ir laiku deramai dalijasi atitinkama informacija su, priklausomai nuo atvejo, atitinkamais oro uostų operatoriais, orlaivių naudotojais, oro eismo paslaugų teikėjais ar kitais susijusiais subjektais, kad jiems padėtų atlikti su jų veikla susijusius veiksmingus saugumo rizikos vertinimus.

Šiuo pasiūlymu siekiama aiškiau išdėstyti standartą, kad Valstybės galėtų lanksčiau nustatyti atitinkamus veiklos vykdytojus, kuriems galėtų teikti reikiamą informaciją, kad jiems padėtų atlikti su jų veikla susijusius veiksmingus rizikos vertinimus.

Šis standartas į ES teisės aktus įtrauktas Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2019/1583, kuriuo dėl kibernetinio saugumo priemonių iš dalies keičiamas 2015 m. lapkričio 5 d.

Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės³.

6) 3.1.8 standartas dėl mokymo programų rengimo ir įgyvendinimo

Pradinis tekstas:

3.1.8. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad mokymo programos būtų rengiamos ir įgyvendinamos, o instruktorių sertifikavimo sistema būtų kuriama ir taikoma vadovaujantis nacionaline civilinės aviacijos saugumo programa.

Naujas tekstas:

3.1.8. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad mokymo programos būtų rengiamos ir įgyvendinamos, o sertifikavimo sistema, kuria užtikrinama, kad instruktoriai turėtų atitinkamų dalykų kvalifikaciją, būtų kuriama ir taikoma vadovaujantis nacionaline civilinės aviacijos saugumo programa.

Siūlomu pakeitimu siekiama daugiausia dėmesio skirti su saugumu susijusiam rezultatui, kuris turi būti pasiektas, o ne atskiram metodui. Juo pripažįstama, kad daugiausia dėmesio turi būti skiriama mokymo, kurį vykdo kvalifikuoti atskirų dalykų ekspertai, išmanantys, kaip mokytis, bei gebantys tai daryti, ir visų pirma turintys būtinų su mokomu dalyku susijusių žinių, rezultatui. Taikant sertifikavimo sistemą arba kitus alternatyvius metodus daugiausia dėmesio turėtų būti skiriama abiem reikalaujamiems elementams.

Principai, kuriuos siekiama įtraukti šiuo pakeitimu (pvz., *kad instruktoriai turėtų atitinkamų dalykų kvalifikaciją*) yra išdėstyti ES teisės aktuose ir nustatyti Reglamento (EB) Nr. 300/2008 I priedo 11 skyriuje bei to reglamento įgyvendinimo taisyklėse.

7) 3.1.11 rekomendacijai suteikiamas standarto statusas

Pradinis tekstas:

3.1.11 rekomendacija. – *Kiekviena Susitariančioji Valstybė turėtų užtikrinti, kad visų subjektų, įgyvendinančių įvairius nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos aspektus arba atsakingų už jų įgyvendinimą, darbuotojams ir asmenims, turintiems leidimą be palydos patekti į kontroliuojamas zonas, būtų rengiamas periodinis pažintinis saugumo mokymas.*

Naujas tekstas:

3.1.11. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad visų subjektų, įgyvendinančių įvairius nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos aspektus arba atsakingų už jų įgyvendinimą, darbuotojams ir asmenims, turintiems leidimą be palydos patekti į kontroliuojamas zonas, būtų rengiamas pradinis ir kartotinis pažintinis saugumo mokymas.

3.1.11 rekomendacijai suteiktas standarto statusas, todėl ji tampa teisiškai privaloma. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad visų subjektų, įgyvendinančių įvairius nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos aspektus arba atsakingų už jų įgyvendinimą, darbuotojams ir asmenims, turintiems leidimą be palydos patekti į

³ OL L 246, 2019 9 26, p. 15.

kontroliuojamąsias zonas, būtų rengiamas periodinis pradinis ir kartotinis pažintinis saugumo mokymas. Šiuo pasiūlymu pripažįstama informavimo apie saugumą mokymo svarba ir kartu pabrėžiamas tiek pradinio, tiek kartotinio pažintinio saugumo mokymo reikalingumas.

Įpareigojimas rengti pradinį ir kartotinį mokymą nustatytas ES aviacijos saugumo srities teisės aktuose, konkrečiai, Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1998 priedo 11.4.1 ir 11.4.3 punktuose.

8) 3.4. Kokybės kontrolė ir kvalifikacijos

Pradinis tekstas:

3.4.1. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad būtų atliekamas saugumo kontrolę vykdančių asmenų reputacijos patikrinimas ir jiems būtų taikomos atrankos procedūros.

Naujas tekstas:

3.4.1. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad:

a) saugumo kontrolę vykdančių asmenų, asmenų, kurie gali be palydos patekti į riboto patekimo zonas, ir asmenų, turinčių prieigą prie neskelbtinos aviacijos saugumo informacijos, reputacijos patikrinimas būtų atliekamas prieš jiems pradėdant eiti šias pareigas arba patenkant į tokias zonas ar įgyjant prieigą prie tokios informacijos;

b) atitinkamos institucijos nustatytais laiko tarpais atliekamas kartotinis tokių asmenų reputacijos patikrinimas ir

c) asmenys, kurie atlikus asmens reputacijos patikrinimą pripažįstami netinkamais, tuoj pat praranda galimybę vykdyti saugumo kontrolę, be palydos patekti į riboto patekimo zonas ir prieiti prie neskelbtinos aviacijos saugumo informacijos.

Šiuo pasiūlymu siekiama paaiškinti, kurių asmenų reputacija turėtų būti tikrinama, kada tai turėtų būti daroma ir kas turėtų būti daroma tuo atveju, kai per bet kurį tokį patikrinimą nustatoma, kad asmuo yra netinkamas. Visų pirma dabar standartu nustatomas reikalavimas atlikti kartotinius asmens reputacijos patikrinimus ir nurodomi veiksmai, kurių reikia imtis, kai atlikus tokį patikrinimą asmuo pripažįstamas netinkamu vykdyti tam tikras funkcijas. Atkreipiame dėmesį, kad nuoroda į atrankos procedūras įtraukta į 3.4.2 punktą.

Visi principai jau išdėstyti ES aviacijos saugumo srities teisės aktuose, konkrečiai, Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1998 su pakeitimais, padarytais 2019 m. sausio 23 d. Reglamentu 2019/103, priedo 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1 bei 11.5.1 punktuose ir 11.6.3.5 punkto a papunktyje.

Šiuo pasiūlymu papildomas 3.4.1 standarto pakeitimas. Pradiniame 3.4.1 standarto tekste buvo nurodyti ir asmens reputacijos patikrinimai, ir atrankos procedūros. Kadangi dabar į 3.4.1 standarto pasiūlymą įtraukiama daugiau su asmens reputacijos patikrinimo taikymo sritimi ir reguliarumu susijusių elementų, šiuo pasiūlymu nauju elementu papildomos ir atrankos procedūros.

Darbuotojų, vykdančių saugumo kontrolę ir susijusias funkcijas, atrankos kriterijai išdėstyti ES aviacijos saugumo srities teisės aktuose, konkrečiai, Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1998 priedo 11.1.6, 11.1.7 ir 11.1.8 punktuose.

9) 3.4.9 rekomendacijai suteikiamas standarto statusas

Pradinis tekstas:

3.4.9 rekomendacija. – Kiekviena Susitariančioji Valstybė turėtų užtikrinti, kad kiekvienas subjektas, atsakingas už atitinkamų nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos elementų įgyvendinimą, periodiškai tikrintų, ar saugumo priemonės, kurias pavesta įgyvendinti išorės paslaugų teikėjams, įgyvendinamos pagal subjekto saugumo programą.

Naujas tekstas:

3.4.9. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad kiekvienas subjektas, atsakingas už atitinkamų nacionalinės civilinės aviacijos saugumo programos elementų įgyvendinimą, periodiškai tikrintų, ar saugumo priemonės, kurias pavesta įgyvendinti išorės paslaugų teikėjams, įgyvendinamos pagal subjekto saugumo programą.

Šiai rekomendacijai suteiktas teisiškai privalomo standarto statusas. Šiuo pasiūlymu siekiama užtikrinti, kad išorės paslaugų teikėjai laikytųsi valstybės aviacijos saugumo taisyklių ir taip galėtų pašalinti vidaus subjektų keliamą grėsmę, galinčią kilti iš išorės paslaugų teikėjų.

ES aviacijos saugumo srities politikoje, nustatytoje Reglamente (EB) Nr. 300/2008, nurodyta, kad:

- kiekviena valstybė narė parengia, taiko ir prižiūri nacionalinę civilinės aviacijos saugumo programą (NCASP), kurioje apibrėžiama atsakomybė už bendrųjų pagrindinių standartų įgyvendinimą ir aprašomos priemonės, kurias turi taikyti veiklos vykdytojai ir subjektai;
- veiklos vykdytojai, oro transporto bendrovės ir subjektai, kuriems taikoma NCASP, privalo parengti, taikyti ir prižiūrėti saugumo programą, laikydamiesi jos nuostatų;
- programoje aprašomi metodai ir procedūros, kurių turi laikytis veiklos vykdytojas, oro transporto bendrovė ar subjektas, kad atitiktų teisės aktų ir pačios saugumo programos, įskaitant vidaus kokybės kontrolę, reikalavimus;
- išorės paslaugų teikėjų įgyvendinamos saugumo priemonės ir vykdoma veikla turėtų būti įtrauktos į minėto veiklos vykdytojo, oro transporto bendrovės ar subjekto, atsakingo už tas priemones ir veiklą, saugumo programą, išskyrus atvejus, kai pats išorės paslaugų teikėjas dėl savo vykdomos veiklos yra reguliuojamas ar patvirtintas subjektas ir todėl turi parengti savo saugumo programą.

Standartas yra įtrauktas į ES teisės aktus, konkrečiai, Reglamento (EB) Nr. 300/2008 10 straipsnio 1 dalį, 12 straipsnio 1 dalį, 13 straipsnio 1 dalį ir 14 straipsnio 1 dalį, taip pat į Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1998 priedo 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 ir 12.0.1 punktus. Papildomos nuostatos išdėstytos Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1998 priedo 6.3.1.1 punkte, 6.3.1.2 punkto a papunktyje, 6.4.1.2 punkte, 6.6.1.1 punkto c papunktyje, 6.8.5.1 punkto a papunktyje, 6-E priedėlyje, 8.1.3.2 punkto a papunktyje, 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 ir 9.1.4.2 punktuose.

10) 4.1.2 rekomendacijai suteikiamas standarto statusas

Pradinis tekstas:

4.1.2 rekomendacija. Kiekviena Susitariančioji Valstybė turėtų skatinti naudoti atsitiktines ir nenuspėjamas saugumo priemones. Nenuspėjamumas galėtų padidinti atgrasomąjį saugumo priemonių poveikį.

Naujas tekstas:

4.1.2. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad įgyvendinant saugumo priemones būtų vadovaujamasi atsitiktinumo ir nenuspėjamumo principais.

4.1.2 rekomendacijai dėl vadovavimosi atsitiktinumo ir nenuspėjamumo principais suteiktas teisiškai privalomo standarto statusas. Saugumo tikslas, kurio siekiama naujuoju 4.1.2 standartu – sugriežtinti vidaus subjektų keliamos grėsmės mažinimo priemonės – dera su Europos Sąjungos šių sričių politika:

- kitų nei keleiviai asmenų ir jų nešulių tikrinimo;
- transporto priemonių tikrinimo;
- stebėsenos ir patruliavimo nekontroliuojamoje ir kontroliuojamoje zonose / pačios įstaigos atliekamo rizikos vertinimo ir susijusių priemonių;
- atsargų tikrinimo.

Šis principas atspindi ES teisės aktuose, konkrečiai, Komisijos įgyvendinimo sprendimo C(2015) 8005 priedo 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 ir 9.1.5 punktuose.

11) 4.2.3. Su patekimo kontrole susijusios priemonės

Pradinis tekstas:

4.2.3. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad, siekiant užkirsti kelią neteisėtam patekimui į kontroliuojamas zonas ir riboto patekimo zonas, būtų įdiegtos asmenų ir transporto priemonių identifikavimo sistemos. Tapatybė tikrinama paskirtuose kontrolės punktuose prieš suteikiant leidimą patekti į kontroliuojamas zonas ir riboto patekimo zonas.

Naujas tekstas:

4.2.3. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad, siekiant užkirsti kelią neteisėtam patekimui į kontroliuojamas zonas ir riboto patekimo zonas, būtų įdiegtos ir taikomos asmenų ir transporto priemonių identifikavimo sistemos. Leidimas patekti į šias zonas suteikiamas tik tiems, kuriems to reikia veiklos tikslais arba kurie jose turi būti dėl kitų teisėtų priežasčių. Tapatybė ir turimas leidimas tikrinami paskirtuose kontrolės punktuose prieš suteikiant leidimą patekti į kontroliuojamas zonas ir riboto patekimo zonas.

4.2.3 standartu „Su patekimo kontrole susijusios priemonės“ siekiama sugriežtinti priemones, susijusias su patekimo į riboto patekimo zonas kontrole, nustatant, kad į jas leidžiama patekti tik tiems, kurie jose turi būti dėl veiklos ar kitų teisėtų priežasčių, ir praplėsti tikrinimo patekimo vietose aprėptį, kad būtų tikrinama ne tik tapatybė, bet ir turimas leidimas.

Pagal ES teisės aktus leidimas asmenims ir transporto priemonėms patekti į riboto patekimo zonas gali būti suteiktas tik jei jie ten turi patekti dėl teisėtų priežasčių. Prieš asmeniui leidžiant patekti į tokias zonas patikrinamas oro uosto pažymėjimas – taip siekiama užtikrinti, kad jis galioja ir priklauso jo turėtojai. Prieš transporto priemonei leidžiant patekti į tokias zonas patikrinamas transporto priemonės leidimas – taip siekiama užtikrinti, kad jis galioja ir priklauso tai transporto priemonei. ES teisės aktuose šis reikalavimas nustatytas Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1998 priedo 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6 ir 1.2.6.1 punktuose.

12) 4.2.6 standartas (Visų kitų nei keleiviai asmenų tikrinimas)

Pradinis tekstas:

4.2.6. Kiekviena Susitariančioji Valstybė nustato priemones, skirtas užtikrinti, kad kitų nei keleiviai asmenų ir jų nešamų nešulių tikrinimas ir saugumo kontrolė būtų atliekami prieš jiems patenkant į oro uosto riboto patekimo zonas, naudojamas tarptautinei civilinės aviacijos veiklai.

Naujas tekstas:

4.2.6. Kiekviena Susitariančioji Valstybė nustato priemones, skirtas užtikrinti, kad kitų nei keleiviai asmenų ir jų nešamų nešulių tikrinimas būtų atliekamas prieš jiems patenkant į oro uosto riboto patekimo zonas.

Šiuo pasiūlymu siekiama panaikinti dviprasmybę ir aiškiai nustatyti, kad, siekiant pašalinti vidaus subjektų keliamą grėsmę, prieš patekdami į riboto patekimo zonas turi būti tikrinami visi kiti nei keleiviai asmenys.

Su nauja 4.2.6 standarto formuluote visiškai dera ES teisės aktų, konkrečiai, Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1998 ir Komisijos įgyvendinimo sprendimo C(2015) 8005 priedų 1.3 punkto, formuluotė.

13) Naujas 4.2.6a standartas dėl gebėjimo aptikti sprogmenis

Po 4.2.6 standarto įterpiamas šis naujas tekstas:

4.2.6a. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad būtų naudojami tinkami tikrinimo metodai, kuriais galima aptikti kitų nei keleiviai asmenų su savimi arba jų nešuliuose nešamus sprogmenis ir sprogstamuosius užtaisus. Jei šie metodai nenaudojami nuolatos, jie naudojami nenuspėjama tvarka.

Šiuo pasiūlymu pripažįstama, kad vidaus subjektų keliamą grėsmę turi būti mažinama užtikrinant subalansuotą ir koordinuotą asmens reputacijos patikrinimo procedūrų ir fizinio saugumo priemonių taikymą, ir atsižvelgiama į poreikį taikyti tinkamus tikrinimo metodus, kuriais galima aptikti ir kitų nei keleiviai asmenų su savimi nešamus sprogmenis.

ES teisės aktuose reikalaujama nuolat papildomai atsitiktinai ir nenuspėjamai tikrinti tam tikrą dalį kitų nei keleiviai asmenų ir jų nešamų nešulių – nepriklausomai nuo to, ar dėl jų duotas pavojaus signalas, ar ne. Šio papildomo tikrinimo saugumo tikslas – aptikti sprogmenis ir sprogstamuosius užtaisus. Toks tikrinimas atliekamas naudojant priemones ir metodus, kurie pagal savo pobūdį tinkami sprogmenims aptikti (sprogmenis užuodžiančius šunis, sproglių medžiagų pėdsakų aptikimo priemonės, sprogmenų batuose iešiklius ir kūno skenerius), arba

asmenį apieškant rankomis. Šiuo metu ES reikalaujama taikyti asmenų ir jų nešamų nešulių apieškos metodika yra laikoma pagrįstai tinkama prie kūno ir asmens nešamuose nešuliuose slepiamoms sprogiosioms medžiagoms aptikti. Be to, atliekant apiešką rankomis padidėja tikimybė aptikti kitų nemetalinių (ir nesprogių) draudžiamų daiktų. Ši nuostata į ES teisę perkelta Komisijos įgyvendinimo sprendimo C(2015) 8005 priedo 1.3 punktu.

14) 4.6.5 standartas dėl nuorodos į žinomą siuntėją kaip saugios tiekimo grandinės subjektą

Pradinis tekstas:

4.6.5. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad veiklos vykdytojai priimtų į orlaivius, kuriais vykdomi komerciniai skrydžiai, vežtinus krovinius arba pašta tik jei reguliuojamas subjektas ar atitinkamos institucijos patvirtintas subjektas patvirtina, kad atliktas tikrinimas arba kita saugumo kontrolė, ir už tai prisiima atsakomybę. Kroviniai arba paštas, dėl kurių reguliuojamas subjektas ar atitinkamos institucijos patvirtintas subjektas negali duoti patvirtinimo ir už juos prisiimti atsakomybės, pateikiami tikrinti.

Naujas tekstas:

4.6.5. Kiekviena Susitariančioji Valstybė užtikrina, kad veiklos vykdytojai priimtų į orlaivius, kuriais vykdomi komerciniai skrydžiai, vežtinus krovinius arba pašta tik jei reguliuojamas subjektas, žinomas siuntėjas ar atitinkamos institucijos patvirtintas subjektas patvirtina, kad atliktas tikrinimas arba kita saugumo kontrolė, ir už tai prisiima atsakomybę. Kroviniai arba paštas, dėl kurių reguliuojamas subjektas, žinomas siuntėjas ar atitinkamos institucijos patvirtintas subjektas negali duoti patvirtinimo ir už juos prisiimti atsakomybės, pateikiami tikrinti.

Šiuo pasiūlymu siekiama šį standartą suderinti su 4.6.2 standartu ir užtikrinti, kad abiejuose standartuose būtų daroma aiški nuoroda į žinomą siuntėją, kaip į saugios tiekimo grandinės subjektą.

Su šia nauja 4.6.5 standarto formuluote visiškai dera ES teisės aktų, konkrečiai, Reglamento (EB) Nr. 300/2008 priedo 6.1.1 punkto ir Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2015/1998 priedo 6.1.1 punkto, formuluotė.

3. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

Numatomo akto dalykas yra susijęs su sritimi, kurioje Sąjunga pagal SESV 3 straipsnio 2 dalies paskutinę sakinio dalį turi išimtinę išorės kompetenciją, nes numatomas aktas gali daryti poveikį bendrosioms taisyklėms – konkrečiai, toliau nurodytam ES aviacijos saugumo srities teisiniam pagrindui – arba pakeisti jų taikymo sritį. Todėl būtina nustatyti Sąjungos poziciją.

Šiuo klausimu būtina pažymėti, kad visos 17 priedo 17 pakeitimo, pristatyto ICAO susitariančiosioms valstybėms ir pateikto tvirtinti per ICAO tarybos 218-ąją sesiją, nuostatos (jau) įtrauktos į ES aviacijos saugumo srities teisės aktus. Tačiau pageidautina, kad šie sugriežtinti standartai būtų taikomi pasaulio mastu.

Sąjungos pozicija turi būti nustatyta vadovaujantis taikytinu ES aviacijos saugumo srities teisiniu pagrindu, konkrečiai, 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu

(EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinančiu Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 ir 2015 m. lapkričio 5 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės.

3.1. Procedūrinis teisinis pagrindas

3.1.1. Principai

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais „nustatomos pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigtame organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą“.

SESV 218 straipsnio 9 dalis taikoma neatsižvelgiant į tai, ar Sąjunga yra organo narė arba susitarimo šalis⁴.

Sąvoka „teisinę galią turintys aktai“ apima aktus, turinčius teisinę galią pagal aptariamą organą reglamentuojančias tarptautinės teisės normas. Ji taip pat apima priemones, kurios nėra privalomos pagal tarptautinę teisę, tačiau „gali stipriai paveikti Sąjungos teisės akto leidėjo priimamų teisės aktų [...] turinį“⁵.

3.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

ICAO yra susitarimu, būtent Čikagos konvencija, įsteigtas organas.

Bet koks būsimas Čikagos konvencijos 17 priedo pakeitimas bus teisinę galią turintis aktas.

Todėl siūlomo sprendimo procedūrinis teisinis pagrindas yra SESV 218 straipsnio 9 dalis.

3.2. Materialinis teisinis pagrindas

3.2.1. Principai

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio.

3.2.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Numatomu aktu siekiama tarptautinės organizacijos patvirtintų aviacijos saugumo politikos tikslų ir jį sudaro tarptautinės organizacijos patvirtinti šios politikos srities elementai, darantys poveikį ES aviacijos saugumo politikai.

Todėl siūlomo sprendimo materialinis teisinis pagrindas turėtų būti SESV 100 straipsnio 2 dalis.

⁴ 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija prieš Tarybą*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

⁵ 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Vokietija prieš Tarybą*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

3.3. Išvada

Siūlomo sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti SESV 100 straipsnio 2 dalis kartu su SESV 218 straipsnio 9 dalimi.

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 17 priedo („Saugumas“) peržiūros (17 pakeitimo)

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) 1947 m. balandžio 4 d. įsigaliojo Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija (toliau – Čikagos konvencija), kurios tikslas – reguliuoti tarptautinį oro susisiekimą. Ja įsteigta Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO);
- (2) Sąjungos valstybės narės yra Čikagos konvencijos susitariančiosios valstybės ir ICAO narės, o tam tikruose ICAO organuose, įskaitant Asamblėją ir kitas technines institucijas, Sąjunga turi stebėtojo statusą;
- (3) pagal Čikagos konvencijos 54 straipsnio 1 dalį ICAO taryba gali tvirtinti tarptautinius standartus ir rekomenduojamą praktiką;
- (4) 2019 m. liepos 4 d. ICAO pateikė valstybėms skirtą raštą Nr. AS8/2.1-19/48, kuriuo informavo savo susitariančiąsias valstybes, kad per 2019 m. lapkričio 18–29 d. įvyksiančią 218-ąją Tarybos sesiją bus pateiktas tvirtinti siūlomas 17 priedo 17 pakeitimas ir jį numatoma pradėti taikyti 2020 m. liepos mėn. Į pakeitimą, be kita ko, įtrauktos naujos ir (arba) persvarstytos nuostatos dėl pažeidžiamumo vertinimo, valstybių ir suinteresuotųjų subjektų dalijimosi informacija, mokymo programų ir sertifikavimo sistemų, patekimo kontrolės, darbuotojų tikrinimo ir kiti redakcinio pobūdžio pakeitimai. Minėtu valstybėms skirtu raštu ICAO pradėjo konsultacijų etapą; jis baigėsi 2019 m. spalio 4 d.;
- (5) 17 priedo pakeitimus parengė ir patvirtinti per 217-ąją ICAO tarybos sesiją pateikė ICAO aviacijos saugumo grupė, kurioje aktyviai dalyvauja aštuonių valstybių narių ekspertai. Labai tikėtina, kad, pasibaigus konsultacijoms, ICAO taryba šiuos pakeitimus patvirtins per savo 218-ąją sesiją;
- (6) patvirtinti numatyti pakeitimai bus privalomi visoms ICAO valstybėms, įskaitant visas valstybes nares, laikantis Čikagos konvencijos nuostatų ir neperžengiant ja nustatytų ribų. Čikagos konvencijos 38 straipsnyje reikalaujama, kad susitariančiosios valstybės

apie ketinimus nukrypti nuo standarto ICAO informuotų pateikdamos pranešimą apie skirtumus,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Priede nustatoma pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl Čikagos konvencijos 17 priedo („Saugumas“) 17 pakeitimo.

2 straipsnis

1 straipsnyje nurodytą poziciją kartu pareiškia Sąjungos valstybės narės, kurios yra Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos narės.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*