



EURÓPAI  
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2013.7.9.  
COM(2013) 523 final

**A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK**

**A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉS VÉDELMÉNEK KÖZÖS SZABÁLYAIRÓL  
SZÓLÓ 300/2008/EK RENDELET VÉGREHAJTÁSÁRÓL SZÓLÓ 2012. ÉVI ÉVES  
JELENTÉS**

## A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

A 2012. január 1. és december 31. közötti időszakra vonatkozó jelentés

### BEVEZETÉS

A 300/2008/EK rendelet és annak végrehajtási rendelkezései által bevezetett új légiközlekedés-védelmi intézkedésekre vonatkozó első átmeneti időszak 2012-ben véget ért. A rendelet értelmében vagy ki kell építeni a fedélzeti ellátmány és a repülőtéri készletek biztonságos ellátási láncát, vagy a repülőterek szigorított védelmi területeire való belépéskor minden ilyen ellátmányt át kell vizsgálni. A Bizottság a 2012. év során végzett ellenőrzések során ezért nagy hangsúlyt fektetett az említett követelményeknek való megfelelés ellenőrzésére.

Emellett a 300/2080/EK rendeletehöz készült kiegészítő rendelkezések jelentős mértékben módosultak. A módosítások célja egyfelől az egyes légiközlekedés-védelmi intézkedéseket érintő, már létező eljárások finomítása vagy további pontosítása volt. Másfelől az Európai Unió területére fuvarozott légi áruk és légipostai küldemények tekintetében új, összetett intézkedések kerültek bevezetésre („ACC3”). Végül jelentős mértékben megerősödött az uniós légiközlekedés-védelmi ellenőrzés rendszere. Két későbbi módosítás célja pedig az, hogy harmadik országok azon repülőterein, ahol az Unióba érkező légi árukat és légipostai küldeményeket a repülőgép fedélzetére berakodják, 2014 közepétől biztonságos ellátási lánc és megbízható ellenőrző rendszer működjön. Ezeket a rendelkezéseket az után vezették be, hogy 2010 októberében az egyik Jemenből érkező teherszállító gépen robbanóanyagot találtak.

A polgári repülést jelenleg fenyegető veszélyek újraértékelése megerősítette, hogy a folyékony robbanóanyagokkal kapcsolatos kockázati szint továbbra is magas, ezért ezen a téren légiközlekedés-védelmi intézkedésekre van szükség. Az év folyamán azonban világossá vált, hogy a kézipoggyászban szállított folyadékokra, aeroszolokra és gélekre (liquids, aerosols and gels, LAGs) vonatkozó jelenlegi korlátozások 2013. április 29-i határidővel történő eltörlése nem valósítható meg, mivel az átvizsgáló berendezéssel kapcsolatos üzemeltetési nehézségek feltehetőleg jelentős kényelmetlenséget okoznának a légi utasoknak. Ezzel kapcsolatban jogszabálytervezet készült azzal a céllal, hogy felülvizsgálja az említett megközelítést, és 2014. január 31-től fokozatosan – a vámmentes folyadékok, aeroszolok és gélek ellenőrzésével kezdve – vezesse be az átvizsgálást.

Végül a légi áruk és légipostai küldemények biztonsági rendszerének kölcsönös elismerésére vonatkozóan megállapodás született az Európai Unió és az Egyesült Államok között. A megállapodás az uniós export szempontjából jelentős eredmény, amely megszünteti a biztonsági intézkedések kettős alkalmazását, ezáltal költséget és időt takarít meg a légi áruk és légipostai küldemények kezelői számára.

# **ELSŐ RÉSZ**

## **ELLENŐRZÉSEK**

### **1. ÁLTALÁNOS HELYZET**

A Bizottságnak a 300/2008/EK rendelet értelmében ellenőrzéseket kell lefolytatnia a légi közlekedés védelméért felelős tagállami hatóságoknál (az „illetékes hatóságoknál”), illetve az EU repülőterein. Az uniós programban Svájc is részt vesz, Norvégia és Izland esetében pedig az EFTA Felügyeleti Hatóság végez hasonló rendelkezések alapján ellenőrzéseket. Az ellenőrzési feladatokat a Bizottság 10 fős, teljes és részmunkaidős légiközlekedés-védelmi ellenőrből álló csoportja végzi. Az ellenőrzési feladatok elvégzését a tagállamok, valamint Izland, Norvégia és Svájc által kinevezett nemzeti ellenőrök segítik, akiket a Bizottság az új jogi keret alapján minősített. A 2012-ben lefolytatott ellenőrzésekben 57 nemzeti ellenőr vett részt. A Bizottság és az ESA által ez idáig végzett megfelelési ellenőrzési tevékenységekről készített összefoglaló táblázat a mellékletben található.

### **2. ELLENŐRZÉSEK A NEMZETI ILLETÉKES HATÓSÁGOKNÁL**

A Bizottság 2012-ben tizenegy illetékes hatóságnál folytatott ellenőrzést, amely hatóságok mindegyikét már korábban is ellenőrizte. Az ellenőrzések során számos tagállam esetében jelentős előrelépést állapítottak meg a korábbi helyzethez képest. A 2012-ben leggyakrabban észlelt hiányosságok hasonlóak voltak a 2011-ben észleltekhöz, és főként a nemzeti légiközlekedés-védelmi programoknak és a nemzeti minőség-ellenőrzési programoknak a 300/2008/EK rendelet új jogi keretével történő, még függőben lévő teljes összehangolása kapcsán merültek fel.

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

A pénzügyi válság és az annak eredményeképpen az állami költségvetésekre nehezedő nyomás bizonyos tagállamokban érintette az előírások betartásának nemzeti szintű ellenőrzésére rendelkezésre álló forrásokat.

### **3. A REPÜLŐTEREKEN VÉGZETT ELSŐ ELLENŐRZÉSEK**

2012-ben huszonhárom első ellenőrzést hajtottak végre repülőtereken: ez négyel több a 2011-ben végzetekhez képest, ami főként a kevesebb ellenőrt igénylő kisebb repülőtereken végzett ellenőrzésekkel indokolható. Valamennyi ellenőrzési tétel sorra került (bár nem minden egyes ellenőrzés során). A követelményeknek megfelelőnek ítélt fő intézkedések aránya 2012-ben 83 %-ra nőtt.

A hagyományos intézkedések<sup>1</sup> terén feltárt hiányosságok az esetek túlnyomó részében emberi tényezőkre voltak visszavezethetők. A hiányosságok a személyzet átvizsgálásának minőségével, valamint a légi árukra vonatkozó bizonyos védelmi követelményekkel voltak kapcsolatosak. Különösen a személyzet kézi átvizsgálásának nem megfelelő minősége jelentett továbbra is nehézséget. A teherszállítás terén a legtöbb hiányosság az átvizsgálási módszer alkalmazására vonatkozó követelmények kapcsán merült fel. Az effajta, emberi tényezőre visszavezethető problémákra a hatékonyabb képzés és felügyelet jelent megoldást.

Emellett a 2012-ben ellenőrzött repülőtereken a 300/2008/EK rendelet új jogi kerete alapján bevezetett további intézkedések némelyikét még nem hajtották végre teljes mértékben. Hiányosságok merültek fel a fedélzeti ellátmány és különösen a repülőtéri készletek biztonsági ellenőrzésének módszereivel és követelményeivel kapcsolatban (azoknál a repülőtereknél, ahol még nem került kiépítésre biztonságos ellátási lánc), valamint a repülőtéri őrzőjáratok gyakoriságára vonatkozó kockázatértékelés elmulasztása, továbbá a röntgensugaras berendezéseket vagy robbanóanyag-felderítő eszközöket kezelő és a magas kockázatú árut vagy küldeményeket átvizsgáló személyzet újraminősítése terén. Az illetékes tagállami hatóságoknak aktívan törekedniük kell ezen újabb rendelkezések végrehajtására.

#### **4. UTÓLAGOS ELLENŐRZÉSEK**

A 72/2010/EU rendelet<sup>2</sup> 13. cikke értelmében a Bizottság rutinszerűen korlátozott számú utólagos ellenőrzést végez. Azokban az esetekben, amikor az első ellenőrzéskor több súlyos hiányosságra is fény derült, továbbá – bár kisebb gyakorisággal – a nemzeti megfelelés-ellenőrzési tevékenységek és a jelentéstétel pontosságának ellenőrzése érdekében a Bizottság további ellenőrzést ütemez be. 2012-ben három ilyen ellenőrzés történt, és ezek nagyrészt igazolták a feltárt hiányosságok megfelelő orvoslását.

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

Az ellenőrzéseket mindaddig nem zárják le, ameddig a Bizottság meg nem bizonyosodott arról, hogy a szükséges korrekciós intézkedéseket végrehajtották. 2012 során 24 ügyet sikerült lezárni (ebből 14 repülőtereket, 10 pedig illetékes hatóságokat érintett). Az év végén az illetékes hatóságokat érintően 14, repülőtéri ellenőrzéssel kapcsolatban 27 ügy maradt lezáratlanul.

Azokban az esetekben, amikor a repülőtereken feltárt hiányosságok olyan súlyosnak minősülnek, hogy az jelentős hatással lehet az Unióban a polgári légi közlekedés védelmének általános szintjére, a Bizottság megteszi a 72/2010/EU rendelet 15. cikkének alkalmazásához szükséges lépéseket. Ez azt jelenti, hogy az összes többi illetékes hatóság figyelmét felhívja a helyzetre, és további intézkedések bevezetését mérlegelheti az érintett repülőteréről induló járatok tekintetében. 2012 májusában eljárás indult a 15. cikkel összhangban, mely eljárás egy hónappal később – miután minden hiányosságot megfelelően orvosoltak – lezárásra került.

A legsúlyosabb esetekben, illetve akkor, ha a hiányosságok orvoslására hosszú ideig nem kerül sor, vagy ha azok ismételten felmerülnek, a másik lehetséges végrehajtási intézkedés a kötelezettségszegési eljárás kezdeményezése. 2012-ben a nemzeti közigazgatási szervek ellenőrzését követően egy kötelezettségszegési eljárás indult. Az érintett tagállam nem

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

<sup>2</sup> A Bizottság 72/2010/EU rendelete (2010. január 26.) a légi közlekedés védelmével kapcsolatos bizottsági ellenőrzések eljárásainak megállapításáról, HL L 23., 2010.1.27., 1. o.

hajtotta végre nemzeti légiközlekedés-védelmi programját. Az év során három kötelezettségzegési eljárás a feltárt hiányosságok orvoslását követően lezárult. 2012 végén kötelezettségzegési eljárás nem volt folyamatban.

## **6. A TAGÁLLAMOK ÁLTAL VÉGZETT ÉRTÉKELÉSEK**

A 18/2010/EK bizottsági rendelet<sup>3</sup> II. mellékletének 18.1. pontja értelmében a tagállamoknak minden év március végéig éves jelentést kell benyújtaniuk a Bizottság részére az előírások betartásának nemzeti szintű ellenőrzése terén az előző év januárjától decemberéig terjedő időszakban elért eredményeikről. A 2011. januártól decemberig terjedő jelentéstételi időszakban a tagállami jelentések az előírt határidőn belül és a Bizottság által megadott minta szerint kerültek benyújtásra. A főbb azonosított hiányosságok azzal kapcsolatosak, hogy egyes tagállamok továbbra sem hajtottak végre minden biztonsági intézkedést, nem végeztek megfelelő rejtett tesztelést, valamint az ellenőrzések utókövetése és a végrehajtási rendszer további fejlesztésre szorul. Ezen túlmenően megállapításra került, hogy a meghatalmazott ügynökök / szolgáltatók és ismert szállítók / szolgáltatók esetében a jóváhagyási célú ellenőrzéseken túl nincs nemzeti szintű minőség-ellenőrzés.

## **MÁSODIK RÉSZ**

### **JOGSZABÁLYOK ÉS KIEGÉSZÍTŐ ESZKÖZÖK**

#### **1. ÁLTALÁNOS HELYZET**

A 2009 karácsonyán történt robbantáskísérlet (amikor az elkövető az alsóneműjébe rejtette a bombát), a 2010 végén történt esemény (amikor az egyik Jemenből érkező teherszállító gépen találtak robbanóanyagot), a repülőgépek lézerrel való célba vétele („lézerezése”), amire 2012 elején több példa is volt, az informatikai támadások lehetősége, valamint a folyékony robbanóanyagok jelentette továbbra is magas fokú sebezhetőség arra hívták fel a figyelmet, hogy a polgári légi közlekedés továbbra is új és innovatív támadások célpontja lehet, amelyek elhárítására megfelelő, kockázatalapú védelmi intézkedéseket kell végrehajtani.

A légi közlekedés védelmére vonatkozó, 2012-ben elfogadott új jogi aktusok elsődleges célja a 300/2008/EK rendelet szerinti új jogi keret további pontosítása, valamint az uniós légiközlekedés-védelmi ellenőrzés új közös alapkövetelményeinek meghatározása.

#### **2. ELFOGADOTT KIEGÉSZÍTŐ JOGSZABÁLYOK**

A 2012-ben elfogadott új jogi aktusok a következők voltak:

- a 185/2010/EU rendeletnek bizonyos egyedi légiközlekedés-védelmi intézkedések egyértelműsítése és egyszerűsítése tekintetében történő módosításáról szóló 173/2012/EU rendelet<sup>4</sup>;

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

<sup>4</sup> A Bizottság 173/2012/EU rendelete (2012. február 29.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L 59., 2012.3.1., 1. o.

- a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló 185/2010/EU rendeletnek az utasoktól különböző személyek és személyes tárgyaik átvizsgálására szolgáló módszerek tekintetében történő módosításokról szóló 711/2012/EU rendelet<sup>5</sup>;
- a 185/2010/EU rendeletnek az uniós légiközlekedés-védelmi ellenőrzés tekintetében történő módosításról szóló 1082/2012/EU rendelet<sup>6</sup>;
- a bizonyos egyedi légiközlekedés-védelmi intézkedések egyértelműsítéséről és egyszerűsítéséről szóló 1228/2012/EU határozat<sup>7</sup>;
- a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedéseknek a légi áruk és légipostai küldemények tekintetében való meghatározásáról szóló C(2012) 5672 határozat<sup>8</sup>;
- az utasoktól különböző személyek és személyes tárgyaik átvizsgálására szolgáló módszerekről szóló C(2012) 5880 határozat<sup>9</sup>;

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

### 3. MEGHATALMAZOTT ÜGYNÖKÖK ÉS ISMERT SZÁLLÍTÓK ADATBÁZISA

A „Meghatalmazott ügynökök és ismert szállítók adatbázisa”, a RAKCdb<sup>10</sup> 2010. június 1-je óta az egyetlen eszköz, amely adategyeztetés céljából a meghatalmazott ügynökök rendelkezésére állt, amikor más meghatalmazott ügynököktől vagy (az Unió légiközlekedés-védelmi rendszere által hitelesített) ismert szállítótól szállítmányt vettek át; az adatbázis 2012. február 1-je óta azoknak a légi fuvarozóknak a jegyzékét is tartalmazza, amelyek számára engedélyezett a harmadik országok repülőtereiről az Unió területére a légi áruk és légipostai küldemények szállítása. Az adatbázis kezelését egy bizottsági keretszerződés szabályozza. A meghatalmazott ügynökök és ismert szállítók adatbázisában 2012 végén megközelítőleg 16 000 meghatalmazott ügynök és (az Unió légiközlekedés-védelmi rendszere által hitelesített) ismert szállító, továbbá ACC3 gazdálkodó egység szerepelt. A szerződésben meghatározott 99,5 %-os rendelkezésre állási arányt 2012-ben is folyamatosan sikerült teljesíteni.

<sup>5</sup> A Bizottság 711/2012/EU rendelete (2012. augusztus 3.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L 209., 2012.8.4., 1. o.

<sup>6</sup> A Bizottság 1082/2012/EU rendelete (2012.11.9.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L 324., 22.11.2012, 25. o.

<sup>7</sup> C(2012) 1228 végleges határozat, amelyet 2012. február 29-én valamennyi tagállamhoz eljuttattak, a Hivatalos Lapban azonban nem tettek közzé.

<sup>8</sup> C(2012) 5672 végleges határozat, amelyet 2012. augusztus 10-én valamennyi tagállamhoz eljuttattak, a Hivatalos Lapban azonban nem tettek közzé.

<sup>9</sup> C(2012) 5880 végleges határozat, amelyet 2012. augusztus 23-án valamennyi tagállamhoz eljuttattak, a Hivatalos Lapban azonban nem tettek közzé.

<sup>10</sup> Az adatbázist a Bizottság állította össze, amelynek használata a 185/2010/EU rendelet és a (2010) 774 határozat alapján az ellátási lánc szereplői számára kötelező.

#### **4. UNIÓS REPÜLŐTÉRI ELLENŐRZÉSEK – KÉZIKÖNYVEK**

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

A Bizottság e célból két átfogó kézikönyvet állított össze és gondoz, amelyek részletes tanácsokkal és útmutatással látják el az uniós ellenőröket a munkavégzés során. Az egyik kézikönyv a légi teherszállítás védelmének területén történő ellenőrzésekkel, míg a másik a reptéri ellenőrzésekkel foglalkozik. 2012 áprilisában mindkét kézikönyvet felülvizsgálták annak érdekében, hogy figyelembe vegyék a végrehajtási szabályokba bevezetett legújabb változtatásokat, és hogy további részletes tanácsokkal és útmutatással lássák el az ellenőröket.

### **HARMADIK RÉSZ**

#### **PRÓBAÜZEM, KUTATÁSOK ÉS ÚJ KEZDEMÉNYEZÉSEK**

##### **1. PRÓBAÜZEM**

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

A 2012. év folyamán próbaüzemeket és értékeléseket végeztek Luxemburgban, Spanyolországban, Franciaországban, Hollandiában és az Egyesült Királyságban. A próbaüzemek és értékelések során a szimulációs nyomfelderítő helyiségek (légi áruk és légipostai küldemények esetében), a fémérzékelő cipővizsgálók, a backscatter biztonsági szkennerek, a biztonsági szkennerek különböző algoritmusainak, a kézipoggyász „auto clear” átvizsgálásának és az egyes esetekben a személyek átvizsgálásakor a kézi fémérzékelő és a robbanóanyagnyom-felderítő eszköz együttes használatát vizsgálták.

##### **2. VIZSGÁLAT ÉS JELENTÉSEK**

A Booz&Co szaktanácsadó 2012 közepén benyújtotta végleges jelentését a veszélyes tárgyak képét kivetítő rendszerről (Threat Image Projection, TIP), amelyet az Unió repülőterein széles körben használnak a kézipoggyászok, a személyes tárgyak és a feladott poggyászok átvizsgálására. A jelentés lényegében azt erősítette meg, hogy a TIP – megfelelő használata esetén – alkalmas az átvizsgálás teljesítményét pozitívan befolyásolni. A jelentésből azonban az is kiderült, hogy az alkalmazásra vonatkozó jelenlegi jogi keretben a tiltott tárgyak kimutatása tekintetében nem lehet különbséget tenni a TIP-et használó és TIP-pel nem rendelkező repülőterek között. A szaktanácsadó ezért számos javaslatot tett az alkalmazásra vonatkozó jelenlegi jogi keret javítására.

Ugyanez a tanácsadó egy másik tanulmányt végzett, amelyben a folyadékok, aeroszolok és gélek reptéri átvizsgálásának hatását értékelte azt a célt szem előtt tartva, a légi utasok által szállított folyadékokra, aeroszolokra és gélekre vonatkozó korlátozások (a korábbi) 2013.

április 23-i határidővel feloldásra kerüljenek. A kutatáshoz kapcsolódva a Bizottság újraértékelte a folyékony robbanóanyagok jelentette fenyegetést és veszélyt, és arra a következtetésre jutott, hogy az ilyen anyagok hordozta veszély továbbra is magas, és megfelelő elhárításához átvizsgálást kell alkalmazni. Végül különféle felmérésekből, az ágazat képviselőivel folytatott konzultációkból és a tagországok képviselői által alkotott munkacsoportok intenzív munkájából származó adatok rámutattak arra, hogy az eredeti határidő betartása esetén nagy valószínűséggel az uniós repülőtereken üzemeltetési zavarok fordulnának elő, és az érintett utasoknak komoly kényelmetlenségeket kellene elszenvedniük, mivel a folyadékok, aeroszolok, gélek átvizsgálásának teljes megvalósítására nem áll rendelkezésre kellő számú folyékony robbanóanyag felderítésére szolgáló berendezés<sup>11</sup>.

A Bizottság alaposan megvitatta a tagállamokkal az új és újonnan azonosított egészségügyi kockázatok tudományos bizottsága által a röntgenszkennerek egészségre gyakorolt hatásáról készített jelentésében foglalt három fő lehetőséget<sup>12</sup>: a) nem változnak a hatályos jogszabályok, b) a backscatter biztonsági szkennerek felvétele a légi utasok átvizsgálásához engedélyezett módszerek közé, és c) a hatályos jogszabályok módosítása, amelynek értelmében a már alkalmazásban álló, bizonyos határérték alatti sugárzást kibocsátó röntgensugaras biztonsági szkennerek azok élettartamuk lejártáig használhatók lennének. A jelentéssel – amelyet 2012. április 26-án hagytak jóvá – a Bizottság a légi közlekedés védelméről szóló jogalkotási javaslatra vonatkozó vállalását teljesítette.

### 3. ÚJ KEZDEMÉNYEZÉSEK

A légi közlekedés védelmével kapcsolatosan folyamatban lévő főbb jogszabályi eljárások egyike a folyadékok, gélek és aeroszolok szállításának korlátozásáról szóló hatályos jogszabályok módosítása. A korlátozások megszüntetését évek óta tervezik, e jogszabályokat korábban többször is felülvizsgálták. A Bizottság 2012-ben a tagállamokkal, a repülőterekkel és a kijelző készülékek gyártóival közösen próbaüzemeket és tanulmányokat végzett. A tanulmányok során megállapították, hogy a folyadékok teljes átvizsgálása 2013. áprilisi bevezetéssel nem valósítható meg, mivel az Unió repülőterein még nem kezdték el felszerelni a szükséges berendezéseket. 2012 júliusában a Bizottság jelentést küldött a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek, amelyben megfogalmazta ezeket a következtetéseket és a jövőre vonatkozó ajánlásait.

2012 novemberében az Európai Unió polgári légi közlekedés védelmével foglalkozó szabályozási bizottsága kedvező véleményt adott a Bizottság ajánlásaira, amelyek a folyadékátvizsgálás első szakaszának legkésőbb 2014. január 31-ig történő végrehajtását célozták, és a Bizottság végül 2013 márciusában elfogadta a jogszabályt.

A Bizottság a légi teherszállítás védelmére vonatkozó cselekvési tervnek megfelelően kiterjesztette az e területen folytatott tevékenységét, melynek során jogszabályi keretet hozott létre a harmadik országokból az Unió területére légi úton fuvarozott áruk és légipostai küldeményeket illetően, valamint az Európai Unió joghatósága alá nem tartozó területeken is alkalmazandó, hatékony uniós légiközlekedés-védelmi ellenőrzést vezetett be. A szabályozás első szakasza 2012. február 1-jén lépett hatályba. Ezen időponttól kezdődően azoknak a légi fuvarozóknak, amelyek harmadik országok repülőtereiről szándékoznak árukat és postai küldeményeket fuvarozni az Unió területére, úgynevezett „harmadik ország repülőteréről az

<sup>11</sup> A folyadékok, aeroszolok, gélek átvizsgálásának megvalósítási határidejét 2014. január 31-re halasztották; a Bizottság 246/2013/EU (2013. március 19.) rendelete a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L 77., 2013.3.20., 8. o.

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/health/scientific\\_committees/emerging/docs/scenihr\\_o\\_036.pdf](http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/emerging/docs/scenihr_o_036.pdf)



Unió területére árut vagy postai küldeményt fuvarozóként” (ACC3) kell magukat regisztrálniuk<sup>13</sup>. A regisztrációs és konzultációs mechanizmusoknak a tagországok és a Bizottság szempontjából való megkönnyítése és összehangolása érdekében a meghatalmazott ügynökök és ismert szállítók adatbázisában (RAKCdb) 2012 utolsó negyedében az ACC3 érdekében új funkciókat vezettek be

A vámhatóságokkal szoros együttműködés zajlott annak érdekében, hogy az engedélyezett gazdálkodói (Authorised Economic Operator, AEO) rendszert össze lehessen hangolni a légi áruk és légipostai küldemények meghatalmazott ügynökeit és ismert szállítóit légiközlekedés-védelmi szempontból ellenőrző rendszerrel. „E folyamat célja a gazdálkodók kettős ellenőrzésének elkerülése azokban az esetekben, amikor fő üzleti tevékenységeik ezen a két jogi kereten belül nagyrészt fedik egymást, és egyúttal azonosítani lehessen azokat a lehetséges hiányosságokat, amelyek gyengíthetik a légi teherszállítás védelmét, és megfelelő intézkedéseket lehessen ajánlani a kiküszöbölésükre.”

2012 elején a kritikus infrastruktúrák védelméről szóló bizottsági munkaprogram részeként, és a kritikus infrastruktúrák uniós szintű referenci hálózatának (EU Reference Network for Critical Infrastructure, ERNCIP) keretében új tematikus alcsoport alakult a légi közlekedés védelmi technológiájának tanulmányozására.

A „jövőbeli feladatok” keretében munkacsoport alakult az érdekelt tagországokból és a gazdasági ágazat képviselőiből. A munkacsoport a légi közlekedés védelmének hatékonyságát növelő lehetőségek vizsgálatára cselekvési tervet dolgozott ki. 2012-ben két konkrét intézkedésen kezdtek el dolgozni: a) a légi utasokkal kapcsolatos kockázatok kockázatértékelésén, és b) a légi utasok közötti különbségtételhez fűződő különböző koncepciókat elemző kutatáson. A jövőben elképzelhető lenne, hogy a repülésvédelmi bizottság (AVSEC) – állandó napirendi pontként felvéve – irányítsa a cselekvési tervek jövőbeni végrehajtását.

## **NEGYEDIK RÉSZ**

### **NEMZETKÖZI SZERVEZETEKSEL ÉS HARMADIK ORSZÁGOKKAL FOLYTATOTT PÁRBESZÉD**

#### **1. ÁLTALÁNOS HELYZET**

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

---

<sup>13</sup> A Bizottság 859/2011/EU rendelete (2011. augusztus 25.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L 220., 2011.8.26., 9. o.

kiegészítő jelleg biztosítása érdekében az Európai Külügyi Szolgálattal teljes körű egyeztetést kell folytatni a nemzetközi szervezetekkel és harmadik országokkal való együttműködésről .

## **2. NEMZETKÖZI TESTÜLETEK**

A Bizottság részt vesz az ICAO légiközlekedés-védelmi csoportjának éves ülésein, és a 2012-es ülésen (március 26–30.) négy munkadokumentumot terjesztett elő (egyét a folyadékokról, kettőt a teherszállításról és egyet a biztonsági intézkedések átláthatóságáról). Mindegyik dokumentum kedvező fogadtatásra talált.

A Bizottság továbbá rendszeresen részt vesz az Európai Polgári Repülési Konferencia (ECAC) műszaki, illetve képzési kérdésekkel foglalkozó munkacsoportjainak ülésein. Az említett csoportok által megfogalmazott következtetések alapul szolgáltak a szabályozási bizottság és az ahhoz kapcsolódó munkacsoportok keretében zajló megbeszélésekhez. A Bizottság és az ECAC az átfedések és a kettős munka elkerülése érdekében 2012 második felében egyetértési nyilatkozatot írt alá.

Összehangolt intézkedések születtek továbbá a lézerek miatti veszélyekről szóló EUROCONTROL szemináriumot követően. A szeminárium fő célja az volt, hogy összehozza az ügyben érdekeltséggel rendelkező csoportokat, amelyek ezáltal fontolóra vehetik egy közös megközelítés elfogadását a légi közlekedésben engedély nélkül használt lézertinterferencia növekvő mértékű veszélyének csökkentése érdekében.

## **3. HARMADIK ORSZÁGOK**

A Bizottság a légi közlekedés védelmével kapcsolatban tovább folytatta a párbeszédet az Egyesült Államokkal számos fórumon, és különösen az EU–USA közlekedésbiztonsági együttműködési munkacsoporton belül, a megvalósult egyszeri védelmi ellenőrzés keretében<sup>14</sup>.

Továbbá a légiközlekedés védelme terén zajló transzatlanti együttműködés következő mérföldkővét az Európai Unió és az Egyesült Államok 2012 közepén érte el azáltal, hogy kölcsönösen elismerték egymás légi áruinak és légipostai küldeményeinek rendszerét.

A Bizottság ezenkívül számos olyan esetben is fellépett, amikor a tagállamok problémát vetettek fel a harmadik országok olyan védelmi követelményei miatt, amelyek a jelek szerint nem vették kellően figyelembe az Európai Unióban működő stabil rendszereket. A tagállamok néhány esetben azért emeltek kifogást, mert az Egyesült Államok fenntartotta azon gyakorlatát, hogy előzetes konzultáció nélkül vészhelyzeti módosításokat ad ki az Európai Unióból működtetett légitársaságokra vonatkozóan, ezzel igen gyakran jelentős nehézségeket okozva az uniós érdekelt feleknek.

A Bizottság részt vett egy amerikai egyesült államokbeli repülőtéren végzett ellenőrzésben azzal a céllal, hogy figyelemmel kísérje az egyes védelmi intézkedéseknek való megfelelést a fent említett egyszeri ellenőrzésre vonatkozó megállapodás keretében.

A Bizottság Kanadával és Izraellel is tárgyalásba kezdett, hogy megállapodást kössön velük az egyszeri védelmi ellenőrzésről.

---

<sup>14</sup> 2011. április 1-jétől alkalmazandó az Egyesült Államokból érkező légi járművekre, utasokra, kézipoggyászaikra és feladott poggyászaikra – a Bizottság 983/2010/EU rendelete (2010. november 3.) a 185/2010/EU rendelet módosításáról, HL L286., 2010.11.4., 1. o.

## **KÖVETKEZTETÉS**

Az Európai Unióban a védelem szintje továbbra is magas. A bizottsági ellenőrzések alapján elmondható, hogy a főbb szabályozási rendelkezéseknek való megfelelés szintje enyhén növekedett. A hagyományos intézkedések esetében a személyzet és az áruk átvizsgálása terén feltárt hiányosságok az esetek túlnyomó részében emberi tényezőkre voltak visszavezethetők. A 300/2008/EK rendelet jogi kerete alapján végrehajtott további intézkedésben való egyéb hiányosságok a repülőtéri készletek biztonsági ellenőrzésével (amennyiben nem került kiépítésre biztonságos ellátási lánc), a repülőtéri őrzőjáratokkal, bizonyos biztonsági eszközöket kezelő, továbbá a magas kockázatú légi árukat és légi postai küldeményeket átvizsgáló személyzet újraminősítésével voltak kapcsolatosak. A Bizottság által javasolt korrekciós intézkedéseket általában megfelelő mértékben végrehajtották, az ellenőrök által feltárt eredmények azonban megerősítették, hogy szilárd uniós ellenőrzési rendszerre, tagállami szinten pedig megfelelő minőségbiztosításra van szükség. A Bizottság további erőfeszítéseket tesz a jogi követelmények teljes mértékű és megfelelő végrehajtása érdekében és szükség esetén hivatalos kötelezettségzegési eljárások indítását kezdeményezi.

Jogalkotási szinten 2012 során további részletes végrehajtási szabályokat fogadtak el az új 300/2008/EK alaprendelet egységes alkalmazásának biztosítása, valamint az új fenyegetések kezelése, továbbá a fennálló fenyegetések kockázatának hatékonyabb csökkentése érdekében.

## Melléklet

### A Bizottság által elvégzett ellenőrzések: 2012. december 31-i állapot

Állam	2012. január és 2012. december között végzett ellenőrzések (utóellenőrzésekkel együtt)	A 2004–2012 között végzett összes ellenőrzés (utóellenőrzésekkel együtt)
Ausztria	0	9
Belgium	1	11
Bulgária	1	7
Ciprus	1	7
Cseh Köztársaság	1	8
Dánia	1	10
Észtország	1	6
Finnország	2	10
Franciaország	2	17
Németország	2	19
Görögország	1	14
Magyarország	1	8
Írország	1	9
Olaszország	2	17
Lettország	2	7
Litvánia	1	5
Luxemburg	1	7
Málta	0	3
Hollandia	3	10
Lengyelország	1	10
Portugália	2	10
Románia	3	6
Szlovákia	1	5
Szlovénia	1	5
Spanyolország	1	15
Svédország	1	12
Egyesült Királyság	3	20
Nem uniós tagállamok		
Svájc	0	5
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>37</b>	<b>272</b>

**Az EFTA Felügyeleti Hatóság által elvégzett ellenőrzések: 2012. december 31-i állapot**

<b>Állam</b>	<b>2012. január és 2012. december között végzett ellenőrzések (utóellenőrzésekkel együtt)</b>	<b>A 2004–2012 között végzett összes ellenőrzés (utóellenőrzésekkel együtt)</b>
Izland	0	9
Norvégia	5	40
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>5</b>	<b>49</b>