41994D0017

TÄITEVKOMITEE OTSUS, 22. detsember 1994, millega kehtestatakse ning kohaldatakse Schengeni korda lennujaamades ja lennuväljadel

(SCH/Com-ex (94)17 rev. 4)

TÄITEVKOMITEE,

võttes arvesse Schengeni lepingu rakendamise konventsiooni artiklit 132,

võttes arvesse Schengeni konventsiooni artikleid 4 ja 6,märgib ära ning tunnustab lennujaamades ja lennuväljadel Schengeni korra kehtestamise ning kohaldamise dokumenti (SCH/I-Front (94)39 rev. 9) ja

ON VASTU VÕTNUD JÄRGMISE OTSUSE:

Käesoleva otsuse lisas sätestatud meetmete rakendamisel peetakse silmas Schengeni korra kehtestamist ning kohaldamist lennujaamades ja lennuväljadel.

Bonn, 22. detsember 1994

Esimees

Bernd SCHMIDBAUER

SCH/I-Front (94)39 rev. 9

OTSUS

Schengeni korra kehtestamise ning kohaldamise kohta lennujaamades ja lennuväljadel (teisejärgulised lennujaamad)

Schengeni korra kehtestamisel lennujaamades ja lennuväljadel tuleb arvesse võtta lennutrasside tähtsust ebaseaduslikule sisserändele ning lennujaamade funktsiooni nii sise- kui välispiirina. Lepinguosalised peavad vajalikuks järgmiste uute meetmete kehtestamist.

1. Arvestades vajadust takistada siselendudelt ja rahvusvahelistelt lendudelt tulevate reisijatevoogude segunemist saabumiskohtades enne piiripolitsei kontrolli ning lahkumiskohtades pärast sellist kontrolli ning seda, et enne Schengeni konventsiooni jõustumist peaks selliste reisijatevoogude füüsilise eraldatuse tagav infrastruktuur olema paigaldatud igasse lennujaama (välja arvatud Schipholi lennujaam Amsterdamis, millele on 1995. aasta lõpuni tehtud erand tingimusel, et sel ajavahemikul võetakse seal menetluslikke meetmeid reisijatevoogude selge eraldatuse tagamiseks), jõustatakse Schengeni konventsioon lennuliikluse suhtes täitevkomitee määratud kuupäeval. ([1])

   Ettevalmistaval etapil 22. detsembrist 1994 kuni 26. märtsini 1995 teatavad lepinguosalised üksteisele võetud meetmetest.

2. Rahvusvaheliste lendude kontrolli puhul tuleb ühenduse õigusega reguleeritavate isikute jaoks, kelle suhtes on üldiselt nõutav ainult identsuskontroll, viivituste vähendamiseks sätestada eraldi kontrollpunktid, millel kõigis Schengeni riikides on ühtne minimaalne märgistus, Euroopa Liidu embleem täheringis tähtedega "EU". Kolmandate riikide kodanikele mõeldud kontrollpunktidel on märge "Mitte EL kodanikud". Kontrollpunktid romaanikeelsetes riikides kasutavad lühendeid "UE" ja "Non-UE".

3. Lennuväljadel — lennujaamades, millel ei ole vastavalt asjakohastele siseriiklikele õigusnormidele rahvusvahelise lennujaama staatust, aga kus on lubatud teenindada rahvusvahelisi lende, — ühtlustatakse kontrolli reguleerivad tingimused vastavalt lennujaamades kohaldatavatele tingimustele järgmiste eranditega:

   — ohtude vähendamiseks tuleb reisijaid kontrollida lendude puhul, mille suhtes puudub kindlus, kas need tulevad eranditult lepinguosaliste territooriumilt ja suunduvad lepinguosaliste territooriumile ilma kolmanda riigi territooriumil maandumata,

   — kui liiklustihedus seda võimaldab, ei pea piirikontrolli personal pidevalt lennuväljadel viibima juhul, kui vajaduse tekkides on tagatud vajaliku personali õigeaegne kohaletoomine. Lennuvälja haldaja peab piirikontrolliasutustele rahvusvaheliste lendude saabumisest ja lahkumisest piisavalt ette teatama. Lisapolitseinike kasutamine on lubatud juhul, kui siseriiklikud õigusaktid seda lubavad,

   — üldiselt ei ole lennuväljadel vaja kehtestada korda tagamaks, et siselendude ja rahvusvaheliste lendude reisijatevood on füüsiliselt eraldatud.

   Lennuvälju käsitlevad sätted lisatakse üldkäsiraamatusse.

([1]) Käesolev säte põhineb eeldusel, et Schengeni konventsiooni jõustamise otsus võetakse vastu 22. detsembril 1994 ning et selle otsuse ja jõustumiskuupäeva vahele jääb kolme kuu pikkune ajavahemik.

SCHENGENI KORRA KEHTESTAMINE NING KOHALDAMINE LENNUJAAMADES JA LENNUVÄLJADEL (TEISEJÄRGULISED LENNUJAAMAD)

Lennujaamadel on Schengeni süsteemis tähtis osa: esiteks on neil märkimisväärne tähtsus ligipääsupunktina üha suuremale hulgale reisijatele ja seetõttu ka ebaseaduslikele sisserändajatele; teiseks on nad nii sise- kui ka välispiiriks ja moodustavad seetõttu erilise piirkonna, millega seostub hulk erilisi probleeme.

Konkreetselt tuleks arvesse võtta järgmisi aspekte:

— Schengeni konventsiooni jõustamine,

— reisijatevoogude suunamine lennujaamades,

— tsiviillennuliikluse kontrolli taseme kohandamine Schengeni sätetega,

— lennuväljade erilised tunnusjooned.

1. Schengeni konventsiooni jõustamine

Schengeni kord kehtestab uue tähtsa tunnusjoone: sõltumata kodakondsusest ei tehta siselendude reisijate suhtes enam mingit kontrolli, rahvusvaheliste lendude reisijad aga läbivad sisse- ja väljasõidul kontrolli, mille põhjalikkus vaheldub sõltuvalt nende kodakondsusest. Mõlema eesmärgi samaaegseks saavutamiseks tuleb need kaks reisijate liiki eraldada. Võtta tuleb meetmeid vältimaks ühelt poolt siseliinide reisijate kontrolli ja teiselt poolt rahvusvaheliste liinide reisijate kontrollimatut sisenemist Schengeni riikide territooriumile.

Täieliku eraldatuse võib saavutada ainult füüsiliste meetmetega, peamiselt vajaliku infrastruktuuri paigaldamise teel. Eraldusvahendid hõlmavad vaheseinte ehitamist olemasolevates kontrollpiirkondades, olemasolevate hoonete erinevate tasandite kasutamist või liikluse suunamist erinevate terminalide kaudu.

Kuna Schengeni konventsiooni jõustumise ajaks peaks vajalik infrastruktuur olema paigaldatud igasse lennujaama, välja arvatud Schipholi lennujaam Amsterdamis, millele on 1995. aasta lõpuni tehtud erand tingimusel, et sel ajavahemikul võetakse seal menetluslikke meetmeid reisijatevoogude selge eraldatuse tagamiseks, jõustatakse Schengeni konventsioon ka lennuliikluse suhtes täitevkomitee määratud kuupäeval. [1]

Ettevalmistaval etapil 22. detsembrist 1994 kuni 26. märtsini 1995 teatavad lepinguosalised üksteisele võetud meetmetest.

2. Reisijatevoogude suunamine lennujaamades

Katsed on näidanud, et Schengeni sätete rakendamine kontrolli, eriti kolmandate riikide kodanike kontrolli suhtes pikendab märgatavalt kontrolli kestust ja tekitab pikki viivitusi. Tagamaks, et kontrollpunktides veedetav aeg jääb vastuvõetavaks vähemalt ühenduse õigusega reguleeritavate isikute puhul, tuleb rõhku panna nende reisijate kontrolli kiirendamisele.

Sellega seoses oleks üks lahendus näha ette eraldi kontrollpunktid ühenduse õigusega reguleeritavatele isikutele, et neid reisijaid, kellele üldiselt tehakse ainult minimaalne kontroll, ei peetaks kinni selle tõttu, et nad peavad minema sama leti juurde kui kolmandate riikide kodanikud, kes peavad läbima põhjaliku ja aeganõudva kontrolli. Siiski on kogemused näidanud, et reisijad võtavad õigete kontrollpunktide juures järjekorda ainult juhul, kui märgid on kõigile arusaadavad. Suurem ühetaolisus tooks usutavasti kaasa märkide parema järgimise. Eesmärk peaks olema kooskõlastatud tegevuse saavutamine kõigis Schengeni riikides.

Ühenduse õigusega reguleeritavate isikute jaoks nähakse ette eraldi kontrollpunktid, millel on kõigis Schengeni riikides ühtne minimaalne märgistus, Euroopa Liidu embleem täheringis tähtedega "EU". Kolmandate riikide kodanikele mõeldud kontrollpunktidel on märge "Mitte EL kodanikud". Kontrollpunktid romaanikeelsetes riikides kasutavad lühendeid "UE" ja "Non-UE".

3. Tsiviillennuliikluse kontrolli taseme kohandamine Schengeni sätetega

Lennujaamades kui välispiiril kontrolli reguleerivad põhimõtted on samad nagu mujal, näiteks maanteekontrollpunktides reisijate kontrolli reguleerivad põhimõtted. Siiski

[1] Käesolev säte põhineb eeldusel, et Schengeni konventsiooni jõustamise otsus võetakse vastu 22. detsembril 1994 ning et selle otsuse ja jõustumiskuupäeva vahele jääb kolme kuu pikkune ajavahemik.

on erinevalt viimasest lennuliikluses eriline tähtsus ajal, peamiselt ümberistumistega lendude tõttu.

Sellest tuleneb vajadus ühitada ohutusnõuded ja ajapiirangud. Kahtluse korral tuleks siiski eelisõigus anda ohutusnõuetele.

Kogu kontrollimenetluse kestus sõltub piirikontrollipersonali töökoormusest, aga samuti hulgast muudest teguritest, nagu reisijate arv ja koostis, ehitiste struktuur jne. Tingimused on lennujaamati erinevad. Vastavalt IATA tehtud uuringutele on lennujaama töö märgatavalt häiritud, kui reisijate kontrolli keskmine kestus ületab 40 sekundit. Neid tulemusi kinnitavad Schengeni kontrolli käsitlevate sätete alusel tehtud katsed. Et ruum ja vastuvõturajatised on piiratud, ei saa seda olukorda isegi personali arvu suurendamise teel üleöö muuta.

Seetõttu tuleb lisaks lisapersonali töölevõtmisele teha lennujaamades erilisi ümberkorraldusi, et võimaldada Schengeni kontrollimise taseme järgimist ja tagada kontrollimisele kulutatava aja kokkusobivus ajapiirangutega, mille kehtestavad muud süsteemid, millega tuleb arvestada, nagu rahvusvaheline lennuliiklus.

Eristada tuleks korralduslikke meetmeid, mis on kiiresti teostatavad, ja keerukal tehnoloogial põhinevaid meetmeid, mille rakendamine juba nende olemuse tõttu nõuab rohkem aega.

Lepinguosalised teevad ettepaneku järgmiste meetmete sihipärasuse uurimiseks.

3.1. *Korralduslikud meetmed*

Käesoleva kategooria meetmed peaksid võimaldama kontrollimenetluse ratsionaliseerimist ja kiirendamist, põhjustamata ühtki turvariski:

— teise kontroll-liini loomine, mis võimaldab esimese kontrollpunkti personalil edastada rasked juhtumid teise kontrollpunkti personalile, see menetlus peaks võimaldama säilitada reisijatevoogude kontrolli kiire tempo,

— vastavalt ministrite ja riigisekretäride 6. novembri 1992. aasta otsusele on välispiiri kontroll Schengeni nõuete tingimustes tõhus, kui selle intensiivsustase vastab mitmesuguste kolmandate riikide tekitatavatele riskidele ja ohtudele. Schengeni lepinguosalised teatavad üksteisele rakendussätetest.

Selleks kavatsevad lepinguosalised paluda oma julgeolekujõududel kindlaks teha, milliseid riske ja ohtusid tekitavad kolmandad riigid,

— automatiseeritud piirikontroll on teine viis reisijate kontrolli kiirendamiseks, hoides samal ajal kokku personali. Automatiseeritud meetodiga kaasneb erilist mikrokiipi sisaldava reisidokumendi või kaardi elektrooniline lugemine. Kiirem kontroll saavutatakse peamiselt suure hulga automaatlugejate paigaldamisega, mis ei võta palju ruumi ja on märkimisväärselt odavamad kui ametnikuga mehitatud kontrollpunkt.

See kord annab vahendi kiire üldise kontrolli tegemiseks, et automatiseeritud otsinguandmetele, enne automatiseeritud süsteemi kasutamise loa andmist tehtud kontrollimistele ja korduskontrollimistele ligipääsu teel kindlaks teha, kas kõik sisenemistingimused on täidetud. Lisaks võivad piirikontrolliasutused teha vajaduse korral igal ajal lisakontrolli.

3.2. *Advanced Passenger Information System (reisijate täiustatud infosüsteem)*

Lennuliikluse kontrolli taseme kohandamiseks Schengeni nõuetega tuleb uurida uusi võimalusi. Kuna kontrolli kestust pärast lennuki maandumist ei saa suvaliselt pikendada, tuleb olukorda parandada reisijate eelneva kontrolliga enne lennuki maandumist. Seda menetlust kasutatakse juba teataval määral rahvusvahelises õhutranspordis ja see on korraldatud nii, et reisijate andmed edastatakse elektrooniliselt saabumislennujaama, kui lennuk on õhku tõusnud. Sihtlennujaama piirikontrolliasutused saavad siis alustada nende andmete võrdlemist oma andmetega ja tagaotsitavate isikute andmetega ning üldiselt on neil selleks piisavalt aega.

3.3. *Pre-flight inspections (lennueelne kontroll)*

Teine reisijate eelneva kontrollimise viis on lennueelne kontroll, mida kohaldatakse kolmandatest riikidestsaabuvate lendude puhul. Vastavalt sellele süsteemile võivad sihtriigi piirikontrolliametnikud

rahvusvaheliste lepingute alusel teha kontrollimisi lähtelennujaamas, et teha kindlaks, kas reisijad vastavad teatavatele Schengeni sihtriigi territooriumile sisenemise tingimustele ja kas nad võivad lennuki pardale minna. Lennueelne kontroll moodustab eraldi sissesõidukontrolli, kuid ei asenda sihtlennuväljal toimuvat sissesõidukontrolli.

4. **Lennuväljade erisused**

Lennuväljadel, millel ei ole vastavalt asjakohastele siseriiklikele õigusnormidele rahvusvahelise lennujaama staatust, aga kus on lubatud teenindada rahvusvahelisi lende, tehakse rahvusvaheliste lendude reisijate isikukontrolli (üldkäsiraamatu II jaotise punkt 3.3.3 (*).

Ohtude vähendamiseks tuleb reisijaid kontrollida lendude puhul, mille suhtes puudub kindlus, kas need tulevad eranditult lepinguosaliste territooriumilt ja suunduvad lepinguosaliste territooriumile ilma kolmanda riigi territooriumil maandumata.

Kui liiklustihedus seda võimaldab, ei pea piirikontrolli personal pidevalt lennuväljadel viibima juhul, kui vajaduse tekkides on tagatud vajaliku personali õigeaegne kohaletoomine. Lennuvälja haldaja peab piirikontrolliasutustele rahvusvaheliste lendude saabumistest ja lahkumistest piisavalt ette teatama. Lisapolitseinike kasutamine on lubatud juhul, kui siseriiklikud õigusaktid seda lubavad.

Kuna liiklus lennuväljadel on tavaliselt hootine, puudub üldiselt vajadus paigaldada infrastruktuur siselendude ja rahvusvaheliste lendude reisijate füüsiliseks eraldamiseks.

Lennuvälju käsitlevad sätted lisatakse üldkäsiraamatusse.

(*) Salajane dokument: vt SCH/Com-ex (98)17.