41994D0017

A VÉGREHAJTÓ BIZOTTSÁG HATÁROZATA
(1994. december 22.)
a schengeni rendszer repülőtereken és kisrepülőtereken történő bevezetéséről és alkalmazásáról

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

A VÉGREHAJTÓ BIZOTTSÁG,

tekintettel a Schengeni Megállapodás végrehajtásáról szóló egyezmény 132. cikkére,

tekintettel a fent említett egyezmény 4. és 6. cikkére,

jóváhagyólag tudomásul veszi a schengeni rendszer repülőtereken és kisrepülőtereken történő bevezetéséről és alkalmazásáról szóló (SCH/I-Front (94)39 rev. 9) dokumentumot, és

A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZOTT:

A schengeni rendszer repülőtereken és kisrepülőtereken történő bevezetése és alkalmazása céljából az e határozathoz csatolt mellékletben megállapított intézkedéseket kell végrehajtani.

Bonn, 1994. december 22.

az elnök

Bernd SCHMIDBAUER

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

HATÁROZAT

a schengeni rendszer repülőtereken és kisrepülőtereken (másodlagos repülőtereken) történő bevezetéséről és alkalmazásáról

A schengeni rendszer repülőtereken és kisrepülőtereken történő bevezetésekor figyelembe kell venni a légi útvonalak jelentőségét az illegális bevándorlás szempontjából, valamint a repülőterek belső és külső határ funkcióját. A Szerződő Felek a következő új intézkedések bevezetését tartják szükségesnek.

1. Tekintettel arra, hogy meg kell előzni a belső és nemzetközi légijáratok utasforgalmai közötti keveredést a beutazási pontoknál a határforgalom-ellenzőrzés előtt, és a kiutazási pontoknál az ilyen ellenőrzés után, továbbá mivel a Schengeni Végrehajtási Egyezmény hatálybaléptetése előtt ki kell alakítani az ilyen utasforgalom fizikai elkülönítésének biztosításához szükséges infrastruktúrát (kivéve az amszterdami Schiphol Repülőteret, amely 1995 végéig mentességben részesült azzal a feltétellel, hogy ebben az időszakban eljárási jellegű intézkedéseket hoz az utasok egyértelmű elkülönítése érdekében), a Schengeni Végrehajtási Egyezmény a légiforgalom vonatkozásában is hatályba lép a Végrehajtó Bizottság által megállapított időpontban [1].

   Az előkészületi szakasz alatt, 1994. december 22. és 1995. március 26. között, a Szerződő Felek tájékoztatják egymást az általuk elfogadott intézkedésekről.

2. Nemzetközi járatok ellenőrzése esetén a közösségi jogszabályok hatálya alá tartozó, és általában csak a személyazonosság tekintetében ellenőrzött személyek feltartásának mérséklése érdekében olyan elkülönített ellenőrző pontokról kell rendelkezni, amelyen feltüntetik az összes schengeni államban egységes minimális jelzést, az Európai Unió emblémáját, a csillagokból álló kört, közepén az „EU” betűkkel. A harmadik országok állampolgárainak szánt ellenőrzési pontokon a „Non-EU nationals” jelzést kell feltüntetni. Az újlatin nyelvek valamelyikét használó országokban az ellenőrzési pontokon az „UE” és „non-UE” rövidítéseket kell feltüntetni.

3. A kisrepülőtereken – azaz olyan a repülőtereken, amelyek a vonatkozó nemzeti jogszabályok értelmében nem minősülnek nemzetközi repülőtérnek, de engedéllyel rendelkeznek nemzetközi járatok kiszolgálására – az ellenőrzésre vonatkozó feltételeket a repülőtereken alkalmazott feltételekkel kell összhangba hozni a következő kivételekkel:

   – a kockázatok elkerülése érdekében ellenőrizni kell az olyan járatok utasait, amelyek tekintetében nem bizonyos, hogy az utasok kizárólag a Szerződő Felek területéről érkeztek, vagy ilyen területekre tartanak harmadik ország területén történő leszállás nélkül,

   – amennyiben a forgalom nagysága lehetővé teszi, a határellenőrzésért felelős tisztviselőknek nem kell mindig jelen lenniük a kisrepülőtereken, feltéve hogy a megfelelő állomány szükség esetén bizonyosan megfelelő időben a helyszínre tud érni. A kisrepülőtér üzemeltetője köteles a határellenőrző hatóságokat megfelelő időben értesíteni a nemzetközi járatok érkezéséről és indulásáról. Lehetőség van segéd-rendőrtisztviselők alkalmazására is, feltéve hogy ezt a nemzeti jogszabályok lehetővé teszik,

   – általában nem szükséges a kisrepülőtereken rendelkezéseket hozni annak biztosítására, hogy a belföldi és nemzetközi járatok utasforgalma fizikailag el legyen különítve egymástól.

   A Közös kézikönyvet a kisrepülőterekre vonatkozó rendelkezésekkel egészítik ki.

---

[1] E rendelkezés alapja az a feltevés, amely szerint a Schengeni Végrehajtási Egyezmény hatálybaléptetéséről szóló határozatot 1994. szeptember 22-én elfogadják, és lesz egy három hónapos időszak e határozat és a hatálybalépés időpontja között.

A SCHENGENI RENDSZER REPÜLŐTEREKEN ÉS KISREPÜLŐTEREKEN (MÁSODLAGOS REPÜLŐTEREKEN) TÖRTÉNŐ BEVEZETÉSE ÉS ALKALMAZÁSA

A repülőterek fontos szerepet játszanak a schengeni rendszerben: először is nagy jelentőséggel bírnak, mint hozzáférési pontok az egyre növekvő számú utazóközönség és következésképpen az illegális bevándorlók számára is; másrészt mind belső, mind külső határként funkcionálnak, ezért speciális szektornak minősülnek, melynek területén sajátos problémák merülnek fel.

Konkrétan az alábbi szempontokat kell figyelembe venni:

– a Schengeni Végrehajtási Egyezmény hatálybaléptetése,

– az utasforgalom irányítása a repülőtereken,

– a polgári légiforgalomban az ellenőrzés szintjének a schengeni rendszerhez igazítása,

– a kisrepülőterek sajátos jellemzői.

1. A Schengeni Végrehajtási Egyezmény hatálybaléptetése

A schengeni rendszer egy fontos újítást vezet be: állampolgárságuktól függetlenül a belföldi légijáratok utasait a jövőben nem ellenőrzik, míg a nemzetközi légijáratok utasait beutazáskor is és kiutazáskor is ellenőrzik, az ellenőrzés mélysége az utasok állampolgárságától függ. A két célkitűzés párhuzamos teljesítéséhez az utasok e két kategóriáját el kell különíteni. Lépéseket kell tenni annak elkerülése érdekében, hogy egyrészt a belföldi járatok utasait ellenőrizzék, másrészt hogy a nemzetközi járatok utasai ellenőrzés nélkül a schengeni államok területére léphessenek.

A teljes elkülönítést csak fizikai intézkedések révén, főként a szükséges infrastruktúra kiépítésével lehet megvalósítani. Az elkülönítés eszközei közé tartozik a belső válaszfalak felhúzása a meglévő ellenőrzési területen, a meglévő épületekben különböző szintek használata vagy a forgalom különböző terminálokon történő kezelése.

Tekintettel arra, hogy a Schengeni Végrehajtási Egyezmény hatálybalépése előtt minden repülőtéren ki kell alakítani a szükséges infrastruktúrát, kivéve az amszterdami Schiphol Repülőteret, amely 1995 végéig mentességben részesült azzal a feltétellel, hogy ebben az időszakban eljárási intézkedéseket hoz az utasforgalmak egyértelmű elkülönítésének biztosítása érdekében, a Schengeni Végrehajtási Egyezmény a légiforgalom vonatkozásában is hatályba lép a Végrehajtó Bizottság által megállapított időpontban [1].

Az előkészületi szakasz alatt, 1994. december 22. és 1995. március 26. között, a Szerződő Felek tájékoztatják egymást az általuk elfogadott intézkedésekről.

2. Repülőterek utasforgalmának irányítása

Tesztek kimutatták, hogy a schengeni rendszernek az ellenőrzés, különösen a harmadik országok állampolgárainak ellenőrzése során történő alkalmazása jelentősen megnöveli az ellenőrzések időtartamát, és hosszas várakozási időt okoz. Abból a célból, hogy az ellenőrzési pontokon eltöltött idő hosszúságát legalább a közösségi jogszabályok hatálya alá tartozó személyek esetében elfogadható szinten tartsák, nagyobb hangsúlyt kell fektetni az ellenőrzések felgyorsítására az ilyen utasok esetében.

E tekintetben megoldást jelenthet, ha a közösségi jogszabályok hatálya alá tartozó személyek számára külön ellenőrzési pontokat biztosítanak, így ezek az általában csak minimális mértékben ellenőrzött utazók nem szenvednek késedelmet azért, mert ugyanazt az ablakot kell igénybe venniük, mint a harmadik országok állampolgárainak, akiket alaposan és hosszasan ellenőriznek. Mindenesetre a tapasztalatok azt mutatják, hogy az utasok csak akkor állnak sorba a megfelelő ellenőrzési pontoknál, ha a jelzések mindenki számára érthetők. Valószínűsíthető, hogy a jelzések fokozottabb egységesítése az iránymutatások jobb betartásához vezetne. A célkitűzés az, hogy az összes schengeni államban egyeztetett gyakorlat alakuljon ki.

A közösségi jogszabályok hatálya alá tartozó személyek tekintetében olyan elkülönített ellenőrző pontokról kell rendelkezni, amelyen feltüntetik az összes schengeni államban egységes minimális jelzést, az Európai Unió emblémáját, a csillagokból álló kört, közepén az „EU” betűkkel. A harmadik országok állampolgárainak szánt ellenőrzési pontokon a „Non-EU nationals” jelzést kell feltüntetni. Az újlatin nyelvek valamelyikét használó országokban az ellenőrzési pontokon az „UE” és „Non-UE” rövidítéseket kell feltüntetni.

3. A polgári légiforgalmi ellenőrzés szintjének a schengeni rendszerhez igazítása

A repülőtéri ellenőrzéseket szabályozó elvek – tekintettel arra, hogy ezek külső határok – ugyanazok, mint az utazók ellenőrzését máshol, például közúti ellenőrzési pontokon

szabályozók. Mindazonáltal az utóbbival összevetve a légiforgalomban az időtényező különleges szerepet játszik, főként a járatok csatlakozása miatt.

Innen ered a biztonsági előírások és az időbeli korlátok összeegyeztetésének szükségessége. Kétségek felmerülése esetén azonban mindig a biztonsági előírásoknak kell elsőbbséget biztosítani.

A teljes ellenőrzési eljárás időtartama a határellenőrző személyzet leterheltségétől függ, jóllehet más tényezők is befolyásolják, mint például az utasok száma, összetétele, az épületek szerkezete stb. A körülmények repülőtérről repülőtérre változnak. Az IATA által végzett tanulmány szerint, ha az utasok ellenőrzésének átlagos időtartama meghaladja a 40 másodpercet, a repülőtér működésében jelentős zavarok keletkeznek. Ezeket az eredményeket az ellenőrzésekre vonatkozó schengeni rendszer alapján elvégzett tesztek is alátámasztották. Tekintettel a helyszűkére és a fogadó létesítmények korlátozott kapacitására, ez a helyzet nem változtatható meg egyik napról a másikra, még a személyzet létszámának növelésével sem.

Ezért a személyzet létszámának növelése mellett a repülőtereken különleges rendelkezéseket is kell hozni a schengeni ellenőrzési szint elérésének lehetővé tétele, valamint annak biztosítása érdekében, hogy az ellenőrzéssel eltöltött időt összhangba lehessen hozni más figyelmen kívül nem hagyható rendszerek, mint például a nemzetközi légiforgalom, időbeli korlátaival.

Különbséget kell tenni a rövid távon megvalósítható szervezeti intézkedések és az összetett technológián alapuló, jellegüknél fogva hosszabb időt igénylő intézkedések között.

A Szerződő Felek a következő intézkedések célszerűségét fogják megvizsgálni:

3.1. *Szervezési intézkedések*

Az e kategóriába tartozó intézkedéseknek lehetővé kell tenniük az ellenőrzési eljárás racionalizálását és felgyorsítását biztonsági hiányosságok előidézése nélkül:

– második ellenőrző vonal beiktatása, amely lehetővé teszi az ellenőrzőkabinokban szolgálatot teljesítő személyzet számára, hogy a bonyolult eseteket átirányítsa a második ellenőrzési vonal személyzetének; ez az eljárás lehetővé tenné a gyors haladás fenntartását az utasforgalom ellenőrzése során,

– a miniszterek és államtitkárok 1992. november 6-i határozatának értelmében a külső határellenőrzések a schengeni előírások fényében akkor eredményesek, ha intenzitásuk foka megfelel a különböző harmadik országok által jelentett veszélyeknek és kockázatoknak. A schengeni Szerződő Felek tájékoztatják egymást a végrehajtási rendelkezésekről.

E célból a Szerződő Felek fel kívánják kérni a biztonságért felelős hatóságaikat annak megállapítására, hogy milyen veszélyeket és kockázatokat jelentenek a harmadik országok,

– az utasellenőrzés felgyorsításának egy másik módja az automatizált határellenőrzés, amely ugyanakkor a személyzet létszámának csökkentését eredményezi. Az automatizált módszer egy speciális mikrocsipet tartalmazó útiokmány vagy kártya elektronikus leolvasását jelenti. A gyorsabb ellenőrzés rendszerint több automatikus leolvasó felszerelésével érhető el, melyek nem foglalnak el sok helyet, és jóval olcsóbbak egy tisztviselővel üzemeltetett ellenőrzési pontnál.

Ez az eljárás azonnali átfogó ellenőrzés elvégzését teszi lehetővé annak eldöntésére, hogy minden beutazási feltétel teljesült-e, oly módon, hogy hozzáférést biztosít egy automatizáltan kereshető adatállományhoz, az ellenőrzést az automatizált rendszer használatára szóló engedély megadása előtt elvégzi, és az ellenőrzés megismétlését is biztosítja. Ezenfelül a határellenőrző hatóságok szükség esetén bármikor további ellenőrzéseket végezhetnek.

3.2. *Előzetes utasinformációs rendszer (Advanced Passenger Information System)*

A légiforgalmi ellenőrzések szintjének a schengeni előírásokhoz történő igazításához új utakat kell feltárni. Mivel a repülőgépek leszállása után az ellenőrzés időtartamának tetszés szerinti meghosszabbítására nincs lehetőség, ezt a helyzetet előzetes utasellenőrzés lefolytatásával kell megoldani, melyet a repülőgépek leszállása előtt hajtanak végre. Ezt az eljárást már bizonyos mértékig alkalmazzák a nemzetközi légiközlekedésben, maga a rendszer úgy működik, hogy az utasok adatait a repülőgép felszállása után elektronikusan továbbítják az érkezési repülőtérre. Az érkezési repülőtér határellenőrző hatóságai ezután megkezdhetik az adatok összehasonlítását saját adataikkal és nyomozási adatbázisaikkal, és így általában elég idejük marad mindezek elvégzésére.

3.3. *Felszállás előtti ellenőrzések (Pre-Flight-Inspections)*

A felszállás előtti ellenőrzés az előzetes utasellenőrzésnek egy másik módja. E rendszerben a célország határellenőrző tisztviselői nemzetközi megállapodás alapján ellenőrzéseket

(1) E rendelkezés alapjául az a feltevés szolgál, mely szerint a Schengeni Végrehajtási Egyezmény hatálybaléptetéséről szóló határozatot 1994. szeptember 22-én elfogadják, és lesz egy három hónapos időszak e határozat és a hatálybalépés időpontja között.

végezhetnek a kiindulási repülőtéren annak eldöntése végett, hogy az utasok megfelelnek-e bizonyos feltételeknek, amelyek az adott schengeni ország területére történő beutazáshoz szükségesek, és felszállhatnak-e a repülőgépre. A felszállás előtti ellenőrzés egy további beutazási ellenőrzést képez, de nem helyettesíti a beutazó személyek ellenőrzését az érkezési repülőtéren.

4. **Kisrepülőterek sajátos jellemzői**

A kisrepülőtereken – azaz olyan repülőtereken, amelyek a vonatkozó nemzeti jogszabályok értelmében nem minősülnek nemzetközi repülőtérnek, de engedéllyel rendelkeznek nemzetközi járatok kiszolgálására – a nemzetközi járatok utasait személyellenőrzés alá kell vonni (a Közös kézikönyv II. részének 3.3.3. pontja (*)).

A kockázatok elkerülése érdekében ellenőrizni kell az olyan járatok utasait, amelyek tekintetében nem bizonyos, hogy az utasok kizárólag a Szerződő Felek területéről érkeztek, vagy ilyen területekre tartanak harmadik ország területén történő leszállás nélkül.

Amennyiben a forgalom nagysága lehetővé teszi, a határellenőrzés személyi állományának nem kell mindig jelen lennie a kisrepülőtéren, feltéve hogy a megfelelő állomány szükség esetén bizonyosan megfelelő időben a helyszínre tud érni. A kisrepülőtér üzemeltetője köteles a határellenőrző hatóságokat megfelelő időben értesíteni a nemzetközi járatok érkezéséről és indulásáról. Lehetőség van segédrendőrtisztviselők alkalmazására is, feltéve hogy ezt a nemzeti jogszabályok lehetővé teszik.

Mivel a kisrepülőterek forgalma rendszerint szórványos, általában nem kell a kisrepülőtereken infrastruktúrát kialakítani a belső és nemzetközi légijáratok utasforgalmának fizikai elkülönítésére.

A Közös kézikönyvet a kisrepülőterekre vonatkozó rendelkezésekkel egészítik ki.

(*) Bizalmas okirat. Lásd SCH/Com-ex (98)17.