41994D0017

VYKDOMOJO KOMITETO SPRENDIMAS
1994 m. gruodžio 22 d.
dėl Šengeno priemonių nustatymo ir taikymo oro uostuose ir aerodromuose

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

VYKDOMASIS KOMITETAS,

atsižvelgdamas į Konvencijos dėl Šengeno susitarimo įgyvendinimo 132 straipsnį,

atsižvelgdamas į Šengeno konvencijos 4 ir 6 straipsnius,

atkreipia dėmesį į dokumentą dėl Šengeno priemonių nustatymo ir taikymo oro uostuose ir aerodromuose (SCH/I-Front (94)39 rev. 9), jį patvirtina ir

NUSPRENDĖ:

Siekiant nustatyti ir taikyti Šengeno priemones oro uostuose ir aerodromuose turi būti įgyvendintos priede išdėstytos priemonės.

Bona, 1994 m. gruodžio 22 d.

Pirmininkas

Bernd SCHMIDBAUER

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

SPRENDIMAS

dėl Šengeno priemonių nustatymo ir taikymo oro uostuose ir aerodromuose (šalutiniuose oro uostuose)

Nustatant Šengeno priemones oro uostuose ir aerodromuose, turėtų būti atsižvelgta į oro kelių svarbą nelegaliai imigracijai ir oro uostų kaip vidinių ir išorinių sienų funkciją. Susitariančiosios Šalys mano, kad būtina nustatyti toliau nurodytas naujas priemones.

1. Atsižvelgiant į būtinumą atvykimo punktuose neleisti susimaišyti vidinių ir tarptautinių reisų keleivių srautams prieš pasienio policijai atliekant tikrinimus ir išvykimo punktuose po tikrinimų ir dėl to, kad prieš įteisinant Šengeno konvenciją tokių keleivių srautų fiziniam atskyrimui užtikrinti reikalinga infrastruktūra turėtų būti sukurta visuose oro uostuose (išskyrus Amsterdamo Schipholio oro uostą, kuriam buvo suteikta išimtis iki 1995 m. pabaigos keliant sąlygą, kad per šį laiką jis imsis priemonių keleivių srautams aiškiai atskirti), Šengeno konvencija iki Vykdomojo komiteto nustatytos datos taip pat bus įteisinta oro susisiekimui ([1]).

   Parengiamajame etape nuo 1994 m. gruodžio 22 d. iki 1995 m. kovo 26 d. Susitariančiosios Šalys informuos viena kitą apie priemones, kurių buvo imtasi.

2. Atliekant tarptautinių reisų kontrolę, kad asmenys, kuriems taikoma Bendrijos teisė ir apskritai tik tapatybės tikrinimas, būtų mažiau užlaikomi, bus numatyti atskiri kontrolės punktai, visose Šengeno valstybėse pažymėti vienodais minimaliais ženklais - Europos Sąjungos emblema su raidėmis „EU“ žvaigždžių apskritime. Trečiųjų valstybių piliečiams skirti kontrolės punktai bus žymimi žodžiais „Non-EU nationals“. Kontrolės punktuose romanų kalbas vartojančiose valstybėse bus vartojamos santrumpos „UE“ ir „non-UE“.

3. Aerodromuose, oro uostuose, kurie pagal atitinkamas nacionalinės teisės normas neturi tarptautinio oro uosto statuso, bet turi leidimą aptarnauti tarptautinius skrydžius, kontrolės sąlygos bus panašios į sąlygas, taikomas oro uostuose, su šiomis išimtimis:

   — siekiant išvengti rizikos, turi būti tikrinami tų skrydžių keleiviai, dėl kurių nėra tikra, ar jie atvyksta vien iš Susitariančiųjų Šalių teritorijų, ar vyksta vien į jas, nenusileisdami trečiosios valstybės teritorijoje,

   — atsižvelgiant į oro eismo intensyvumą, pasienio kontrolės pareigūnai nebūtinai privalo būti aerodromuose visą laiką, jei yra užtikrinama, kad iškilus reikalui reikalingas personalas gali būti nusiųstas ten iš anksto. Apie tarptautinių skrydžių orlaivių atvykimą ir išvykimą aerodromo vadovas privalo atitinkamai pranešti pasienio kontrolės įstaigoms. Gali būti papildomai naudojami policijos pareigūnai, jei tai leidžia nacionaliniai teisės aktai,

   — apskritai aerodromuose nereikės daryti kokių nors pertvarkymų siekiant fiziškai atskirti vidinius ir tarptautinių skrydžių keleivių srautus.

   Nuostatos dėl aerodromų bus pridėtos prie Bendrojo vadovo.

([1]) Ši nuostata yra grindžiama prielaida, kad sprendimas įteisinti Šengeno konvenciją bus priimtas 1994 m. rugsėjo 22 d. ir kad nuo šio sprendimo iki įsigaliojimo datos praeis trys mėnesiai.

ŠENGENO PRIEMONIŲ NUSTATYMAS IR TAIKYMAS ORO UOSTUOSE IR AERODROMUOSE (ŠALUTINIUOSE ORO UOSTUOSE)

Oro uostų vaidmuo Šengeno sistemoje yra didžiausias: pirma, jie yra labai svarbūs kaip nuolat didėjančio keleivių skaičiaus ir dėl to kartu nelegalių imigrantų atvykimo punktai; antra, jie atstoja vidines ir išorines sienas ir dėl to sudaro specifinį sektorių, kuriam iškyla specifinės problemos.

Konkrečiai reikia atsižvelgti į šiuos aspektus:

— Šengeno konvencijos įsigaliojimo,

— keleivių srautų oro uostuose skirstymą,

— civilinio oro eismo kontrolės lygio derinimą su Šengeno nuostatomis,

— aerodromų specifiką.

1. Šengeno konvencijos įsigaliojimas

Šengeno priemonės nustato svarbų naują požymį: nepaisant pilietybės, vidinių reisų keleiviams nebus taikomi jokie tikrinimai, o tarptautinių reisų keleiviai bus tikrinami atvykdami ir išvykdami ir tų tikrinimų kruopštumas priklausys nuo jų pilietybės. Siekiant vienu metu įgyvendinti abu tikslus, šios dvi keleivių kategorijos turi būti atskirtos. Turi būti imtasi priemonių, kad vidinių reisų keleiviai nebūtų tikrinami, o tarptautinių reisų keleiviams nebūtų leista nepatikrintiems atvykti į Šengeno valstybių teritoriją.

Visiškai atskirti tas dvi kategorijas įmanoma tik fizinėmis priemonėmis, dažniausiai sukuriant reikiamą infrastruktūrą. Atskyrimo priemonėmis gali būti pastato pertvaros esamose kontrolės zonose, galima naudoti skirtingus esamų pastatų aukštus arba skirtingus terminalus.

Atsižvelgiant į tai, kad prieš įsigaliojant Šengeno konvencijai reikiama infrastruktūra turėtų būti sukurta visuose oro uostuose, išskyrus Schipholio oro uostą, kuriam buvo suteikta išimtis iki 1995 m. pabaigos, iškėlus sąlygą, kad per šį laiką jis imsis priemonių, kad keleivių srautai būtų aiškiai atskirti, Šengeno konvencija iki Vykdomojo komiteto nustatytos datos taip pat bus įteisinta oro susisiekimui [1].

Parengiamajame etape nuo 1994 m. gruodžio 22 d. iki 1995 m. kovo 26 d. Susitariančiosios Šalys informuos viena kitą apie priemones, kurių buvo imtasi.

2. Keleivių srautų oro uostuose skirstymas

Bandymai parodė, kad įgyvendinant Šengeno nuostatas dėl asmenų kontrolės, ypač dėl trečiųjų valstybių piliečiams taikomos kontrolės, tikrinimai užtrunka gerokai ilgiau ir daugiau sugaištama laiko. Siekiant užtikrinti, kad kontrolės punktuose sugaištamas laikas būtų priimtinas bent asmenims, kuriems taikoma Bendrijos teisė, ypač svarbu paspartinti šių keleivių kontrolę.

Šiomis aplinkybėmis vienas galimas sprendimas būtų nustatyti kontrolės punktus, skirtus asmenims, kuriems taikoma Bendrijos teisė, kad šie keleiviai, kuriems apskritai taikomi minimalūs tikrinimai, negaištų laiko prie to paties langelio kaip ir trečiųjų valstybių piliečiai, kurių tikrinimas užtrunka ilgiau. Vis dėlto patyrimas rodo, kad keleiviai rikiuojasi į eilę prie tinkamo kontrolės punkto tik tada, kai punktai yra pažymėti visiems suprantamais ženklais. Paisyti tokių ženklų tikriausiai padėtų didesnis jų vienodumas. Visose Šengeno valstybėse turėtų būti siekiama suderintos praktikos.

Asmenims, kuriems taikoma Bendrijos teisė, bus nustatyti atskiri kontrolės punktai, visose Šengeno valstybėse pažymėti vienodais minimaliais ženklais - Europos Sąjungos emblema su raidėmis „EU“ žvaigždžių apskritime. Trečiųjų valstybių piliečiams skirti kontrolės punktai bus žymimi žodžiais „Non-EU nationals“. Kontrolės punktuose romanų kalbas vartojančiose valstybėse bus vartojamos santrumpos „UE“ ir „non-UE“.

3. Civilinio oro eismo kontrolės lygio derinimas su Šengeno nuostatomis

Oro uostuose, kurie yra išorinės sienos, atliekamos keleivių kontrolės principai yra tie patys kaip ir kitur, pavyzdžiui, kelių kontrolės punktuose. Tačiau skirtumas tas,

[1] Ši nuostata yra grindžiama prielaida, kad sprendimas Šengeno konvencijai įsigalioti bus priimtas 1994 m. rugsėjo 22 d. ir kad nuo šio sprendimo priėmimo iki jo įsigaliojimo dienos praeis trys mėnesiai.

kad kontroliuojant oro eismą labai svarbus yra laiko veiksnys, daugiausia atsižvelgiant į skrydžių tvarkaraščio suderinimą.

Dėl to tenka derinti saugumo reikalavimus ir laiko apribojimus. Tačiau, iškilus kokiai nors abejonei, pirmenybė visada teikiama saugumo reikalavimams.

Visos kontrolės procedūros trukmė priklauso ne tik nuo pasienio kontrolės darbuotojų darbo krūvio, bet ir nuo daugelio kitų veiksnių, tokių kaip keleivių skaičius, jų sudėtis, pastatų struktūra ir kt. Kiekviename oro uoste yra skirtingos sąlygos. IATA atliktų tyrimų duomenimis, jei vidutinė keleivio tikrinimo trukmė yra daugiau kaip 40 sekundžių, oro uosto funkcionavimas gerokai sutrinka. Šie rezultatai buvo gauti bandymus atlikus remiantis Šengeno nuostatomis dėl asmenų kontrolės. Atsižvelgiant į tai, kad erdvė ir priėmimo įranga yra ribotos, padėtis negali staigiai pasikeisti net ir padidinus darbuotojų skaičių.

Būtent dėl to reikia ne tik daugiau personalo, bet ir pertvarkyti oro uostus, kad būtų galima laikytis Šengeno kontrolės lygio ir užtikrinti, kad tikrinimams skirtas laikas derintųsi su laiko apribojimais, primetamais kitų sistemų, kurių reikia paisyti, pavyzdžiui, tarptautinių skrydžių tvarkaraštis.

Reikėtų skirti organizacines priemones, įvykdomas per trumpą laiką, ir priemones, grindžiamas sudėtinga technologija, kurioms įgyvendinti dėl jų pobūdžio reikia daugiau laiko.

Susitariančiosios Šalys siūlo išnagrinėti šių priemonių tikslingumą:

3.1 *Organizacinės priemonės*

Šiai kategorijai priskiriamos priemonės turėtų padėti racionalizuoti ir paspartinti kontrolės procedūrą, nesumažindamos saugumo:

— antro kontrolės ešalono sukūrimas, leidžiantis pirmo kontrolės punkto darbuotojams sunkius atvejus perduoti antram kontrolės punktui; ši tvarka padėtų išlaikyti gerą tempą tikrinant keleivių srautus,

— vadovaujantis 1992 m. lapkričio 6 d. ministrų ir valstybės sekretorių sprendimu, išorinių sienų kontrolė laikantis Šengeno sąlygų yra veiksminga, jeigu jos intensyvumo lygis atitinka įvairių trečiųjų valstybių keliamus pavojus ir grėsmę. Šengeno Susitariančiosios Šalys informuos viena kitą apie įgyvendinimo priemones.

Šiuo tikslu Susitariančiosios Šalys ketina savo saugumo pajėgas prašyti nustatyti, kokius pavojus ir grėsmes kelia trečiosios valstybės,

— automatizuota pasienio kontrolė yra kitas būdas paspartinti keleivių patikrinimus ir kartu nedidinti darbuotojų skaičiaus. Šis automatizuotas būdas yra siejamas su kelionės dokumento arba kortelės su specialia mikroschema elektroniniu skaitymu. Kontrolė paspartėtų įrengus daug skaitymo automatų, kurie neužima daug vietos ir kainuoja gerokai mažiau negu pareigūno aptarnaujamas kontrolės punktas.

Tokia tvarka suteikia galimybę atlikti skubius išsamius tikrinimus, kad būtų galima nustatyti visų atvykimo sąlygų atitiktį naudojantis automatizuota duomenų paieška, tikrinimus, kurie buvo atliekami prieš gaunant leidimą naudoti automatizuotą sistemą, ir pakartotinius tikrinimus. Be to, pasienio kontrolės įstaigos prireikus gali bet kada atlikti papildomus tikrinimus.

3.2. *Išankstinio informavimo apie keleivius sistema*

Siekiant priderinti oro transportu vežamų keleivių kontrolės lygį prie Šengeno reikalavimų, reikia ieškoti naujų galimybių. Kadangi didinti kiek patinka kontrolės trukmę lėktuvui nusileidus nėra galimybių, šią padėtį reikia taisyti atliekant keleivių tikrinimus jam dar nenusileidus. Šis būdas tam tikru mastu jau yra taikomas tarptautiniame oro transporte, ir tikrinimas organizuojamas taip, kad lėktuvui pakilus duomenys apie keleivius elektroniniu būdu yra perduodami į atvykimo oro uostą. Pasienio kontrolės pareigūnai paskirties oro uoste gali pradėti gautus duomenis lyginti su savo turimais duomenimis, atlikti bylų paiešką ir apskritai turi pakankamai laiko šiam darbui.

3.3. *Tikrinimai prieš skrydį*

Tikrinimai prieš skrydį yra dar vienas būdas atlikti išankstinį keleivių tikrinimą. Pagal šią sistemą paskirties šalies

pasienio kontrolės pareigūnai pagal tarptautinius susitarimus išvykimo oro uoste gali atlikti tikrinimus, ar keleiviai atitinka tam tikras atvykimo į Šengeno valstybės teritoriją sąlygas ir ar jie gali sėsti į lėktuvą. Tikrinimai prieš skrydį yra papildoma atvykimo kontrolė, bet jie nepakeičia atvykimo kontrolės, atliekamos atvykimo oro uoste.

4. **Aerodromų specifika**

Aerodromuose, oro uostuose, kurie pagal atitinkamas nacionalinės teisės normas neturi tarptautinio oro uosto statuso, bet turi leidimą aptarnauti tarptautinius skrydžius, tarptautinių skrydžių keleiviams taikoma asmenų kontrolė (Bendrojo vadovo (*) II skirsnis, 3.3.3 punktas).

Siekiant išvengti rizikos, turi būti tikrinami keleiviai tų skrydžių, dėl kurių nėra tikrai žinoma, ar jie atvyksta vien iš Susitariančiųjų Šalių teritorijų arba vyksta vien į jas nenusileisdami trečiosios valstybės teritorijoje.

Dėl oro eismo intensyvumo pasienio kontrolės pareigūnai nebūtinai privalo būti aerodromuose visą laiką, jei yra užtikrinama, kad iškilus reikalui reikalingas personalas gali būti nusiųstas ten iš anksto. Apie tarptautinių skrydžių lėktuvų atvykimą ir išvykimą aerodromo vadovas privalo atitinkamai pranešti pasienio kontrolės įstaigoms. Gali būti naudojami papildomi policijos pareigūnai, jei tai leidžia nacionaliniai teisės aktai.

Kadangi eismas aerodromuose paprastai yra sporadiškas, apskritai ten nereikės kurti infrastruktūros vidinių ir tarptautinių skrydžių keleivių srautams fiziškai atskirti.

Nuostatos dėl aerodromų bus pridėtos prie Bendrojo vadovo.

(*) Konfidencialus dokumentas: žr. SCH/Com-ex (98)17.