41994D0017

DECYZJA KOMITETU WYKONAWCZEGO
z dnia 22 grudnia 1994 r.
wprowadzająca i stosująca system Schengen w portach lotniczych i lądowiskach

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

KOMITET WYKONAWCZY,

uwzględniając art. 132 Konwencji Wykonawczej do Układu z Schengen,

uwzględniając art. 4 i 6 Konwencji z Schengen,

uwzględniając i zatwierdzając dokument w sprawie wprowadzenia i stosowania systemu Schengen w portach lotniczych i lądowiskach (SCH/I-Front (94) 39, rev. 9),

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Środki określone w niniejszym załączniku zostaną wykonane w celu wprowadzenia i stosowania systemu Schengen w portach lotniczych i lądowiskach.

Bonn, dnia 22 grudnia 1994 r.

Bernd SCHMIDBAUER

Przewodniczący

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

DECYZJA

w sprawie wprowadzenia i stosowania systemu Schengen w portach lotniczych i lądowiskach (lotniskach drugorzędnych)

Wprowadzając system Schengen w portach lotniczych i lądowiskach należy mieć na uwadze znaczenie dróg powietrznych dla nielegalnej imigracji, a także funkcję portów lotniczych jako granicy wewnętrznej i zewnętrznej. Umawiające się Strony uznają konieczność podjęcia następujących nowych środków:

1. Ze względu na konieczność zapobieżenia mieszaniu się ze sobą strumienia pasażerów z lotów krajowych i międzynarodowych w punktach wejścia, przed kontrolą przeprowadzaną przez służby graniczne, i w punktach wyjścia, po takich kontrolach, oraz przed wejściem w życie konwencji z Schengen infrastruktura konieczna do zapewnienia fizycznej separacji takich strumieni pasażerów powinna istnieć we wszystkich portach lotniczych (z wyjątkiem portu lotniczego Amsterdam-Schiphol, któremu udzielono zwolnienia do końca 1995 r. pod warunkiem że w tym czasie podejmie środki proceduralne aby zapewnić, że strumienie pasażerów będą jednoznacznie podzielone), konwencja z Schengen wejdzie w życie także w zakresie ruchu powietrznego w terminie ustalonym przez Komitet Wykonawczy ([1]).

   W okresie przygotowawczym, między dniem 22 grudnia 1994 r. a dniem 26 marca 1995 r., Umawiające się Strony powiadomią się wzajemnie o podjętych środkach.

2. W przypadku kontroli lotów międzynarodowych, aby ograniczyć okres oczekiwania dla osób objętych prawem wspólnotowym, które z reguły poddawane są wyłącznie kontroli identyfikacyjnej, należy zapewnić odrębne stanowiska kontrolne jednakowo oznakowane we wszystkich krajach grupy Schengen minimalnym napisem wykorzystującym emblemat Unii Europejskiej z literami „EU" w kręgu gwiazd. Stanowiska kontrolne przeznaczone dla obywateli krajów trzecich będą oznakowane napisem „Non-EU nationals". Przy stanowiskach kontrolnych w krajach z urzędowym językiem romańskim stosowane są skróty „UE" i „non-UE".

3. Na lądowiskach, portach lotniczych, które nie posiadają statusu międzynarodowego portu lotniczego według odpowiedniego prawa krajowego, ale które są uprawnione do obsługi lotów międzynarodowych, zasady regulujące kontrole zostaną dostosowane do zasad stosowanych w portach lotniczych, z następującymi wyjątkami:

   — w celu uniknięcia zagrożenia, muszą być przeprowadzane kontrole pasażerów lotów w przypadku gdy istnieje niepewność czy wyłącznie pochodzą oni, czy są jedynie wjeżdżającymi, z terytorium Umawiających się Stron, bez lądowania na terytorium państwa trzeciego,

   — w przypadku gdy pozwala na to nasilenie ruchu, personel kontroli granicznej nie musi być stale obecny na lądowiskach, pod warunkiem że istnieje gwarancja, że odpowiedni personel może być zapewniony w odpowiednim czasie, jeżeli zaistnieje taka potrzeba. Kierujący lądowiskiem jest zobowiązany do przekazania organom kontroli granicznej odpowiedniej informacji o przylotach i odlotach samolotów lotów międzynarodowych. Użycie dodatkowych funkcjonariuszy policji jest możliwe, o ile jest to dozwolone przez prawo krajowe,

   — generalnie w przypadku lądowisk nie będzie konieczne stworzenie uwarunkowań w celu zapewnienia fizycznego podziału pomiędzy strumieniami pasażerów lotów wewnętrznych i międzynarodowych.

   Wspólny podręcznik zostanie uzupełniony o odpowiednie przepisy dotyczące lądowisk.

([1]) Przepis ten zakłada, że decyzja o wprowadzeniu w życie konwencji z Schengen zostanie przyjęta dnia 22 grudnia 1994 r., do momentu wejścia w życie pozostanie trzymiesięczny okres przygotowawczy.

WPROWADZENIE I STOSOWANIE SYSTEMU SCHENGEN W PORTACH LOTNICZYCH I LĄDOWISKACH (LOTNISKACH DRUGORZĘDNYCH)

Porty lotnicze odgrywają kluczową rolę w systemie Schengen: po pierwsze, mają duże znaczenie jako punkt dostępu dla stale rosnącej liczby podróżnych, a w konsekwencji także dla nielegalnych imigrantów; po drugie, stanowią one zarówno granicę wewnętrzną jak i zewnętrzną i dlatego stanowią szczególny sektor napotykający szereg szczególnych problemów.

W szczególnych warunkach następujące aspekty powinny być wzięte pod uwagę:

— wprowadzenie w życie konwencji z Schengen,

— rozdzielenie strumieni pasażerów w portach lotniczych,

— dostosowanie poziomu kontroli w powietrznym ruchu cywilnym do postanowień Schengen,

— specyfikę lądowisk.

1. Wprowadzenie w życie konwencji z Schengen

System Schengen wprowadza nowe istotne rozwiązanie: niezależnie od ich obywatelstwa, pasażerowie korzystający z lotów krajowych nie podlegają dłużej żadnym kontrolom, podczas kiedy pasażerowie korzystający z lotów międzynarodowych poddawani są kontrolom przy wjeździe i wyjeździe, których intensywność będzie zależeć od narodowości. W celu osiągnięcia obu celów równocześnie, te dwie kategorie pasażerów muszą być rozdzielone. Konieczne jest podjęcie kroków mających na celu z jednej strojny uniknięcie przeprowadzania kontroli pasażerów połączeń wewnętrznych, z drugiej strony przenikania na terytorium krajów Schengen pasażerów lotów międzynarodowych bez poddania ich kontroli.

Całkowite rozdzielenie pasażerów może być osiągnięte przez środki fizyczne, głównie poprzez budowę koniecznej infrastruktury. Działania te mogą polegać na budowie przegród w istniejących obszarach kontroli, wykorzystaniu różnych płaszczyzn w istniejących budynkach lub skierowanie ruchu do różnych terminali.

Zakładając że do momentu wprowadzenie w życie konwencji z Schengen, konieczna infrastruktura będzie istniała na terenie wszystkich portów lotniczych z wyjątkiem Portu Lotniczego Schiphol, któremu udzielono zwolnienia do końca 1995 r. pod warunkiem że w tym czasie podejmie działania proceduralne w celu zapewnienia, że strumienie pasażerów zostaną rozdzielone, konwencja z Schengen zostanie wprowadzona w życie w zakresie ruchu lotniczego w terminie ustalonym przez Komitet Wykonawczy [1].

W okresie przygotowawczym, między dniem 22 grudnia 1994 r. a dniem 26 marca 1995 r., Umawiające się Strony powiadomią się wzajemnie o przyjętych środkach.

2. Rozdzielenie strumieni pasażerów na lotniskach

Próby wykazały, że wykonywanie postanowień Schengen w zakresie kontroli, w szczególności kontroli obywateli krajów trzecich, powoduje znaczne wydłużenie czasu kontroli, wydłużając okres oczekiwania. W celu zapewnienia, że ilość czasu spędzanego w punktach kontrolnych pozostaje na poziomie możliwym do zaakceptowania, przynajmniej dla osób objętych prawem wspólnotowym, należy położyć większy nacisk na przyspieszenie kontroli w odniesieniu do tych podróżnych.

W tym kontekście, jednym rozwiązaniem byłoby zapewnienie punktów kontroli przeznaczonych dla osób objętych prawem wspólnotowym, tak aby ci podróżni którzy są poddawani tylko minimalnym kontrolom, nie byli narażeni na opóźnienia poprzez korzystanie z tego samego stanowiska co obywatele państw trzecich, którzy muszą przejść przez szczegółowe i długie kontrole. Niemniej jednak z doświadczenia wynika, że pasażerowie tylko wtedy ustawiają się w kolejce do właściwych stanowisk kontroli, gdy są one oznakowane w zrozumiały sposób. Im bardziej jednolicie zostaną sporządzone oznakowania, tym skuteczniejsze będzie prawdopodobnie ich przestrzeganie. Należy dążyć do wypracowania uzgodnionej praktyki we wszystkich państwach Schengen.

Dla osób objętych prawem wspólnotowym zostaną zorganizowane odrębne punkty kontroli jednolicie oznakowane we wszystkich krajach grupy Schengen emblematem Unii Europejskiej i literami „EU” w kręgu gwiazd. Stanowiska kontroli dla obywateli krajów trzecich będą oznakowane napisem „Non-EU nationals”. Przy stanowiskach kontrolnych w krajach z urzędowym językiem romańskim stosowane są skróty „UE” i „Non-UE”.

3. Dostosowanie poziomu kontroli w cywilnym ruchu powietrznym do postanowień Schengen

Zasady regulujące kontrole w portach lotniczych, pełniących funkcję granicy zewnętrznej, są jednakowe jak zasady regulujące kontrole podróżnych w innych miejscach, na

[1] Przepis ten zakłada, że decyzja o wprowadzeniu w życie konwencji z Schengen zostanie przyjęta dnia 22 grudnia 1994 r., do momentu wejścia w życie pozostanie trzymiesięczny okres przygotowawczy.

przykład na drogowych przejściach kontrolnych. Jednakże w odróżnieniu od tych ostatnich, przy ruchu lotniczym szczególnie ważną rolę odgrywa czynnik czasu, głównie ze względu na połączenia lotnicze.

Istnieje zatem konieczność pogodzenia wymogów bezpieczeństwa i ograniczeń czasowych. W przypadku wątpliwości, jednakże priorytet powinien być dawany zawsze wymogom bezpieczeństwa.

Czas trwania całej procedury związanej z kontrolą zależy od obciążenia pracą personelu kontroli granicznej, ale także od wielu innych czynników takich jak liczba pasażerów, ich struktura, struktura budynków. Okoliczności są różne w poszczególnych portach lotniczych. Zgodnie z badaniami przeprowadzonymi przez IATA, jeżeli przeciętny czas trwania kontroli pasażerów przekracza 40 sekund, funkcjonowanie portu lotniczego jest poważnie zakłócone. Testy przeprowadzone na podstawie postanowień Schengen w sprawie kontroli potwierdziły te spostrzeżenia. Ze względu na ograniczenia przestrzenne i ograniczenia możliwości lokalowych, problemów tych nie da się rozwiązać z dnia na dzień, nawet poprzez zwiększenie zatrudnienia personelu.

Dlatego, oprócz zwiększenia zatrudnienia, szczególne ustalenia muszą być podjęte w portach lotniczych w celu zapewnienia zgodności z poziomem kontroli Schengen i zapewnienia, że czas trwania kontroli nie jest niezgodny z ograniczeniami czasowymi nałożonymi przez inne systemy, które muszą być brane pod uwagę, takie jak międzynarodowy ruch lotniczy.

Należy rozróżnić środki organizacyjne, które są wykonalne w krótkim terminie i środki oparte na kompleksowych rozwiązaniach technologicznych, które ze względu na swoją naturę wymagają więcej czasu do ich wykonania.

Umawiające się Strony poddadzą analizie celowość poszczególnych elementów następujących działań:

3.1. *Środki organizacyjne*

Środki podejmowane w ramach tej kategorii powinny przyczynić się do racjonalizacji i przyspieszenia procedury kontroli, bez ograniczania bezpieczeństwa:

— zorganizowanie drugiego systemu kontroli pozwalającego personelowi pracującemu w pierwszych punktach kontrolnych przekazywanie trudnych przypadków personelowi przy drugich punktach kontrolnych; ta procedura powinna umożliwić utrzymanie dynamicznego tempa przepływu pasażerów,

— zgodnie z decyzją ministrów i sekretarzy stanu z dnia 6 listopada 1992 r., kontrole na granicach zewnętrznych są skuteczne w rozumieniu wymogów Schengen wówczas, jeżeli ich poziom intensywności jest adekwatny do ryzyka i zagrożenia panującego w różnych krajach trzecich. Umawiające się Strony Układu z Schengen informują się wzajemnie o przepisach wykonawczych.

W tym celu Umawiające się Strony zamierzają zlecić swoim organom bezpieczeństwa ustalenie ryzyka i zagrożenia pochodzącego z krajów trzecich,

— zautomatyzowane kontrole graniczne są innym sposobem przyspieszenia kontroli pasażerów pozwalającym na ograniczenie personelu. Ta zautomatyzowana metoda polega na elektronicznym odczytywaniu dokumentu podróżnego lub karty zawierającej specjalny mikrochip. Przyspieszenie kontroli wynika głównie z zainstalowania dużej liczby automatycznych czytników, które nie zajmują dużo miejsca i które są znacznie tańsze niż punkt kontroli obsługiwany przez urzędnika.

Procedura ta zapewnia środki do przeprowadzenia natychmiastowych kontroli w celu ustalenia czy wszystkie warunki uprawniające do wjazdu są spełnione, za pomocą dostępu do automatycznej rewizji danych, możliwość dokonywania kontroli przed przyznaniem uprawnień do korzystania z systemu oraz powtórną kontrolę. Ponadto, służby kontroli granicznej mogą w każdym czasie przeprowadzić dodatkowe kontrole, jeżeli uznają to za konieczne.

3.2. *Zaawansowany System Informacji Pasażerów*

Dostosowanie poziomu kontroli ruchu lotniczego do standardów określonych w postanowieniach Schengen wymaga znalezienia nowych rozwiązań. Ponieważ zakres dla zwiększającego się czasu trwania kontroli po wylądowaniu samolotu nie może być dowolnie rozszerzany, należy wprowadzić rozwiązania polegające na wcześniejszej kontroli pasażerów przed wylądowaniem samolotu. Procedura ta, już częściowo stosowana w międzynarodowym transporcie lotniczym, jest zorganizowana w taki sposób, że dane o pasażerach są elektronicznie przekazywane do portu docelowego po wystartowaniu samolotu. Organy kontroli granicznej w porcie lotniczym celu podróży mogą wówczas rozpocząć porównywanie tych szczegółów z ich bazą danych, i dysponują wówczas odpowiednim czasem na wykonanie niezbędnych czynności w tym zakresie.

3.3. *Kontrole przed lotem*

Innym sposobem przeprowadzenia wcześniejszej kontroli pasażerów są kontrole przed lotem. Zgodnie z tym systemem, funkcjonariusze kontroli granicznej kraju przeznaczenia mogą, na podstawie umowymiędzynarodowej, przeprowadzać kontrole w portach lotniczych przed wylotem

w celu ustalenia czy pasażerowie spełniają niektóre warunki wymagane do wkroczenia na terytorium państwa przeznaczenia należącego do grupy Schengen i czy mogą wejść na pokład. Kontrole przed lotem stanowią dodatkowe kontrole, ale nie zastępują kontroli przeprowadzanych na lotnisku docelowym.

4. **Specyficzne cechy lądowisk**

Na lądowiskach, w portach lotniczych, które nie posiadają statusu międzynarodowego portu lotniczego zgodnie z odpowiednim prawem krajowym, ale które są uprawnione do obsługi lotów międzynarodowych, pasażerowie z lotów międzynarodowych poddawani są kontroli osobistej (sekcja II, ppkt 3.3.3. wspólnego podręcznika (*).

W celu uniknięcia ryzyka, muszą być przeprowadzone kontrole pasażerów lotów w przypadku gdy istnieje niepewność czy pochodzą oni, czy są jedynie wjeżdżającymi, z terytorium Układających się Stron, bez lądowania na terytorium państwa trzeciego.

W przypadku gdy pozwala na to nasilenie ruchu, personel kontroli granicznej nie musi być stale obecny na lądowiskach, pod warunkiem że istnieje gwarancja że odpowiedni personel może być zapewniony w odpowiednim czasie jeżeli będzie to konieczne. Kierujący lądowiskiem jest zobowiązany do przekazania organom kontroli granicznej odpowiedniej informacji o przylotach i wylotach samolotów na lotach międzynarodowych. Użycie dodatkowych funkcjonariuszy policji jest możliwe, o ile jest to dozwolone na mocy prawa krajowego.

Ponieważ ruch na lądowiskach jest zwykle niewielki, generalnie nie będzie konieczne zapewnienie infrastruktury w celu fizycznego oddzielenia pasażerów lotów wewnętrznych i międzynarodowych.

Wspólny podręcznik zostanie uzupełniony o odpowiednie postanowienia dotyczące lądowisk.

(*) Dokument poufny: patrz SCH/Com-ex (98) 17.