41994D0017

SKLEP IZVRŠNEGA ODBORA
z dne 22. decembra 1994
o uvedbi in uporabi schengenske ureditve na letališčih in pristajališčih

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

IZVRŠNI ODBOR JE

ob upoštevanju člena 132 Konvencije o izvajanju Schengenskega sporazuma,

ob upoštevanju členov 4 in 6 te konvencije;

ob upoštevanju seznanitve in odobritve dokumenta o uvedbi in uporabi schengenske ureditve na letališčih in pristajališčih (SCH/I-Front (94)39, rev.9),

SKLENIL:

Ukrepi, navedeni v Prilogi, se izvajajo z namenom, da se na letališčih in pristajališčih uvede in uporablja schengenska ureditev.

Bonn, 22. decembra 1994

Predsednik

Bernd SCHMIDBAUER

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

SKLEP

o uvedbi in uporabi schengenske ureditve na letališčih in pristajališčih

Pri uvajanju schengenske ureditve na letališčih in pristajališčih se upošteva pomen, ki ga imajo zračne poti za nezakonito priseljevanje, in dejstvo, da letališča opravljajo vlogo notranjih in zunanjih mej. Pogodbenice menijo, da je nujno treba sprejeti naslednje nadaljnje ukrepe:

1. Izhajajoč iz potrebe, da se potniki na letih iz tretjih držav pri prihodu v letališke zgradbe pred mejno-policijsko vstopno kontrolo in pri odhodu po mejno-policijski izstopni kontroli ne smejo mešati z notranjimi schengenskimi potniki in da morajo biti za to potrebni gradbeni posegi za fizično ločitev letalskih potnikov na vseh letališčih dokončani do uveljavitve Konvencije o izvajanju Schengenskega sporazuma (razen na letališču Schiphol v Amsterdamu je bil izjemoma določen rok do konca leta 1995, pod pogojem, da do takrat zagotovi popolno ločitev potniških tokov z administrativnimi ukrepi), se bo Konvencija o izvajanju Schengenskega sporazuma tudi za zračni promet uveljavil z dnem, ki ga določi Izvršni odbor ([1]).

   Med pripravljalnim obdobjem od 22. decembra 1994 do 26. marca 1995 se pogodbenice medsebojno obveščajo o sprejetih ukrepih.

2. Da bi pri kontroli na letih iz tretjih držav zmanjšali čakalno dobo za osebe, za katere velja pravo Skupnosti in pri katerih se praviloma preverja samo njihova identiteta, je treba pripraviti vse potrebno za uvedbo ločenih kontrolnih mest, ki so v vseh schengenskih državah označene z enotno označbo Evropske unije s črkama „EU“ v sredini kroga, ki ga sestavljajo zvezde. Kontrolna mesta za državljane tretjih držav so označena z napisom „Non–EU nationals“. Za kontrolna mesta v romanskih državah se uporabljata kratici „UE“ in „Non–UE“.

3. Na pristajališčih, tj. letališčih, ki na podlagi nacionalne zakonodaje nimajo statusa mednarodnega letališča, imajo pa uradno dovoljenje za opravljanje mednarodnih letov, so pogoji za mejno kontrolo usklajeni s pogoji, ki veljajo na letališčih, razen v naslednjih primerih:

   — da bi izključili vsako tveganje, se opravi kontrola potnikov na tistih letih, pri katerih ni mogoče z gotovostjo ugotoviti, ali prihajajo izključno z in na območje pogodbenic, ne da bi pri tem pristali na državnem ozemlju tretje države,

   — kadar obseg prometa to dovoljuje, ni potrebno, da je kontrolno osebje na pristajališčih stalno prisotno, pri čemer pa mora biti zagotovljeno, da tja lahko pravočasno pride, kadar je to potrebno. Upravljalec pristajališča mora pristojne mejno-policijske organe pravočasno obveščati o pristankih in vzletih letal v zračnem prometu s tretjimi državami. Če je to v skladu z nacionalnim pravom, je dovoljeno sodelovanje pomožnih policijskih uradnikov,

   — praviloma na pristajališčih ni treba izvajati posebnih ukrepov za fizično ločitev potnikov na notranjih letih in letih v tretje države.

   Ustrezni predpisi o pristajališčih se dodajo k Skupnemu priročniku.

([1]) Ta določba temelji na predpostavki, da bo sklep o uveljavitvi Schengenskega izvedbenega sporazuma sprejet 22. septembra 1994 in da bo do uveljavitve obstajal 3 mesečni rok.

UVEDBA IN UPORABA SCHENGENSKE UREDITVE NA LETALIŠČIH IN PRISTAJALIŠČIH

Letališča imajo v schengenskem sistemu pomembno vlogo, ker so zelo pomembna dostopna točka za vedno večje število potnikov in posledično tudi za nezakonito priseljene osebe, in ker letališča hkrati pomenijo notranje in zunanje meje in zato predstavljajo posebno območje, za katero so značilni številni posebni problemi.

Konkretno je treba upoštevati naslednje vidike:

— uveljavitev Konvencije o izvajanju Schengenskega sporazuma,

— usmerjanje potniških tokov na letališčih,

— prilagoditev ravni kontrole v civilnem zračnem prometu schengenskim predpisom,

— posebne značilnosti pristajališča.

1. Uveljavljanje Konvencije o izvajanju Schengenskega sporazuma za letališča

Schengenska ureditev uvaja pomembno novost: pri potnikih na notranjih letih ni treba več opravljati osebne kontrole neodvisno od njihove nacionalne pripadnosti, pri potnikih na letih iz tretjih držav se kontrola opravlja ob vstopu in izstopu iz države; pri čemer je od državljanstva potnika odvisno, kako temeljita je kontrola. Za hkratno dosego obeh ciljev je treba ti dve kategoriji potnikov med seboj ločiti. Po eni strani je treba preprečiti kontrolo potnikov na notranjih letih, po drugi strani pa potnikom na letih iz tretjih držav preprečiti, da bi brez kontrole prišli na območje schengenskih držav.

Popolno ločitev je mogoče doseči samo s fizičnimi ukrepi, tj. z ustreznimi gradbenimi posegi. Ločitev se izvede s pomočjo pregrad, postavljenih na obstoječih kontrolnih mestih, z uporabo različnih nivojev v obstoječih zgradbah ali z odvijanjem prometa preko ločenih terminalov.

Izhajajoč iz dejstva, da morajo biti gradbeni posegi na vseh letališčih dokončani do uveljavitve Konvencije o izvajanju Schengenskega sporazuma, razen na letališču Schiphol, za katerega je bil izjemoma določen rok do konca leta 1995 pod pogojem, da do takrat zagotovi popolno ločitev potniških tokov z administrativnimi ukrepi, se bo Konvencija o izvajanju Schengenskega sporazuma tudi v zračnem prometu uveljavil na dan, ki ga določi Izvršni odbor ([1]).

Med pripravljalnim obdobjem od 22. decembra 1994 do 26. marca 1995 se pogodbenice medsebojno obveščajo o sprejetih ukrepih.

2. Usmerjanje potniških tokov na letališčih

Poskusno delovanje je pokazalo, da izvajanje schengenskih določb o kontrolah, še posebej pri državljanih tretjih držav, znatno podaljša čas kontrol in povzroča daljše čakalne dobe. Da bi za osebe, za katere velja pravo Skupnosti, skrajšali čakalno dobo na sprejemljivo raven, je treba izvajanje kontrole teh potnikov pospešiti.

Z doseganjem tega namena bi bila ena od možnih rešitev uvedba posebnih kontrolnih mest za osebe, za katere velja pravo Skupnosti. Tem potnikom, pri katerih se običajno opravljajo minimalne kontrole, ne bi bilo treba zgubljati časa zaradi prestopa meje na istem kontrolnem mestu kakor državljanom tretjih držav, pri katerih je izvajanje mejne kontrole temeljitejše in zamudnejše. Izkušnje so pokazale, da se potniki postavijo v pravilno vrsto le, če je ta označena z označbami, ki jih vsi razumejo. Z večjim poenotenjem označb bi dosegli, da bi jih potniki bolj upoštevali. Cilj pri tem mora biti usklajeno ravnanje v vseh schengenskih državah.

Za osebe, za katere velja pravo Skupnosti, bodo urejena posebna kontrolna mesta, ki bodo v vseh schengenskih državah označena z enotnimi minimalnimi označbami, tj. z označbo Evropske unije s črkama „EU“ v sredini kroga, sestavljenega iz zvezd. Kontrolna mesta za državljane tretjih držav bodo označena z napisom „Non–EU nationals“. V državah, kjer govorijo romanske jezike, se uporablja označba „UE“ in „Non–UE“.

3. Prilagoditev intenzivnosti kontrol v civilnem zračnem prometu schengenskim standardom

Letališča predstavljajo zunanje meje, zato so načela, ki urejajo mejno kontrolo na njih, enaka načelom, ki urejajo kontrolo potnikovdrugje, na primer na cestnih mejnih prehodih.

([1]) Ta določba temelji na predpostavki, da bo sklep o uveljavitvi Schengenskega izvedbenega sporazuma sprejet 22. septembra 1994 in da bo med dnevom sprejetja sklepa in dnevom uveljavitve preteklo obdobje treh mesecev.

V nasprotju s cestnim prometom je pri zračnem prometu ključni dejavnik čas, predvsem zaradi zvez med različnimi leti.

Zaradi navedenega je treba uskladiti varnostne standarde in časovne omejitve. V primeru dvoma je treba dati prednost varnostnim standardom.

Trajanje celotnega postopka odprave je poleg obsega mejnopolicijskih aktivnosti odvisno tudi od vrste drugih dejavnikov, kot je na primer število potnikov, njihova sestava, struktura zgradb itd. Okoliščine se med posameznimi letališči razlikujejo. Na podlagi ugotovitev študije, ki jo je opravila IATA, je delovanje letališča precej moteno, če trajajo kontrole v povprečju več kot 40 sekund na letalskega potnika. Ta rezultat izhaja iz poskusov, ki so jih izvedli na podlagi schengenskih kontrolnih standardov. Problemov zaradi omejenih prostorskih in nastanitvenih kapacitet tudi s povečanjem števila osebja ni mogoče v celoti odpraviti.

Zato so poleg namestitve dodatnega osebja na letališčih potrebni še posebni ukrepi, ki omogočajo, da se mejne kontrole izvajajo v skladu s schengensko kontrolno ravnijo, in da za to potreben čas v osnovi ni diametralno nasproten časovnim omejitvam drugih sistemov, ki jih je potrebno upoštevati, kot npr. mednarodni zračni promet.

Razlikovati je treba med kratko in srednjeročno uresničljivimi ukrepi organizacijske in taktične narave in ukrepi, ki temeljijo na zapleteni tehnologiji in že po svoji naravi zahtevajo več časa za izvedbo.

Pogodbenice bodo preverile smotrnost naslednjih ukrepov:

3.1 *Organizacijske in taktične metode*

Koraki te kategorije naj bi racionalizirali in pospešili izvajanje kontrolnega postopka, ne da bi s tem zmanjšali raven varnosti:

— uvedba drugega kontrolnega mesta bi osebju v kontrolnih kabinah omogočila, da obravnavo težjih primerov preda dodatnemu osebju in s tem zagotavlja tekoč pretok potnikov,

— v skladu s sklepom ministrov in državnih sekretarjev z dne 6. novembra 1992 so kontrole na zunanjih mejah po schengenskih normah učinkovite takrat, ko njihova stopnja intenzivnosti ustreza stanju tveganja in nevarnosti v tretjih državah. Schengenske pogodbenice se medsebojno obveščajo o ravnanju v praksi.

V ta namen nameravajo pogodbenice zaprositi domače varnostne organe, da ugotovijo, katere so nevarnosti in tveganja, ki izvirajo iz tretjih držav,

— Sredstvo za pospešitev kontrol posebno s povečanjem kontrolnih mest ob istočasnem zmanjšanju osebja je avtomatizirana mejna kontrola. Ta obsega strojno preverjanje z elektronskim odčitavanjem potnih listin ali posebne izkaznice z mikročipom. Kontrole potekajo hitreje, če je nameščenih večje število takšnih naprav, ki ne zavzemajo veliko prostora in so stroškovno občutno ugodnejši v primerjavi s kontrolnimi mesti, ki jih zasedajo uslužbenci.

Ta postopek omogoča takojšnje izvajanje celovitejših kontrol, s katerimi lahko takoj ugotovimo, ali so izpolnjeni vsi pogoji za vstop v državo, in sicer tako z računalniško podprtim dostopom do tiraličnih baz podatkov kot s preverjanjem pred izdanimi dovoljenji za uporabo in z izvajanjem ponovitvenih kontrol. Mejni kontrolni organi lahko poleg tega kadarkoli opravijo dodatne kontrole, če menijo, da je to potrebno.

3.2 *Izpopolnjen potniški informacijski sistem*

Z namenom, prilagoditve intenzivnosti kontrole zračnega prometa schengenskim standardom, je treba preskusiti nove načine. Ker trajanja kontrol ob pristanku letala ni mogoče poljubno podaljšati, lahko položaj izboljšamo z izvajanjem predhodne kontrole potnikov pred prihodom letala. Ta postopek se deloma že uporablja v mednarodnem zračnem prometu, tako, da se po vzletu letala podatki o potnikih elektronsko posredujejo ciljnemu letališču. Mejni organi na ciljnem letališču imajo tako praviloma dovolj časa, da posredovane podatke preverijo v svojih informacijskih in tiraličnih sistemih.

3.3 *Kontrola pred vzletom*

Kontrola pred vzletom je drug način, s katerim se izvaja predhodna kontrola potnikov in se izvaja pri letih iz tretjih

držav. Pri tem sistemu lahko kontrolni uradniki namembne države na podlagi mednarodnih dogovorov opravljajo kontrole na izhodiščnem letališču, da bi ugotovili, ali potniki izpolnjujejo pogoje za vstop na območje schengenske ciljne države in ali se lahko vkrcajo na letalo. Kontrola pred vzletom je ukrep, ki sicer dopolnjuje vstopno kontrolo na ciljnem letališču, je pa ne nadomesti.

4. **Posebnosti pristajališč**

Na pristajališčih, tj. letališčih, ki skladno z ustreznim nacionalnim pravom nimajo statusa mednarodnega letališča, imajo pa uradno dovoljenje za opravljanje mednarodnih letov, mora biti pri potnikih na letih iz tretjih držav opravljena osebna kontrola (Razdelek II, točka 3.3.3 Skupnega priročnika (*).

Da bi izključili vsako tveganje, se opravi kontrola potnikov na tistih letih, pri katerih ni mogoče z gotovostjo ugotoviti, ali se odvijajo izključno z in na območje pogodbenic, ne da bi pristali na državnem ozemlju tretje države.

Kadar obseg zračnega prometa na pristajališču dovoljuje ni potrebno, da je kontrolno osebje tam stalno prisotno, vendar pod pogojem, da tja lahko pravočasno pride, ko je to potrebno. Upravljalec pristajališča mora pristojne mejnopolicijske organe pravočasno obveščati o pristankih in vzletih letal v zračnem prometu s tretjimi državami. Če je to v skladu z nacionalnim pravom, lahko pri tem pomagajo dodatni policijski uradniki.

Praviloma na pristajališčih ni potrebno izvajati posebnih ukrepov za fizično ločitev potnikov na notranjih in letih v tretje države, ker je na njih promet običajno le občasen.

Ustrezni predpisi o pristajališčih se dodajo Skupnemu priročniku.

(*) Zaupen dokument, glej SCH/Com-ex (98)17.