

**UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA UPRAVO**

**Diplomsko delo  
visokošolskega programa**

**UKINITEV MEJNE KONTROLE NA ZRAČNIH  
NOTRANJIH MEJAH V NOVIH ČLANICAH EU**

**Veljko Palija**

**Ljubljana, junij 2009**

**UNIVERZA V LJUBLJANI  
FAKULTETA ZA UPRAVO**

Diplomsko delo  
visokošolskega programa

**UKINITEV MEJNE KONTROLE NA ZRAČNIH NOTRANJIH MEJAH V  
NOVIH ČLANICAH EU**

Kandidat: Veljko Palija  
Številka indeksa: 04033110

Mentor: viš. prof. mag. Slavko Debelak

Ljubljana, junij 2009

## **POVZETEK**

Največja širitev v zgodovini Evropske unije se je zgodila 1. maja 2004, ko se je vanjo vključilo deset najboljše pripravljenih kandidatke, ki so konec leta 2002 zaključile pogajanja za polnopravno članstvo. To so bile Republika Slovenija, Češka republika, Republika Estonija, Republika Latvija, Republika Litva, Republika Madžarska, Republika Malta, Republika Poljska, Slovaška republika in Republika Ciper.

Svet ministrov za pravosodje in notranje zadeve je 6. decembra 2007 na podlagi ocene, da so vse kandidatke za schengensko širitev razen Cipra dobro pripravljene za polno izvajanje schengenskega pravnega reda, sprejel Sklep o polni uporabi določb schengenskega pravnega reda v teh novih članicah Evropske unije.

Po odpravi nadzora na kopenskih in morskih mejah s članicami schengenskega prostora 21. decembra 2007 in z vstopom v skupni prostor prostega prehajanja notranjih meja je bila 30. marca 2008 odpravljena še mejna kontrola na notranjih letih na mednarodnih letališčih. S tem je bil storjen še zadnji korak k popolni odpravi kontrol na notranjih mejah.

Ključne besede: Evropska unija, širitev, kandidatke, pogajanja, članstvo, republika, minister, pravosodje, notranje zadeve, schengenski pravni red, kopenske, morske, notranje meje, mejna kontrola, notranji let, mednarodno letališče, odprava.

## **SUMMARY**

The 1st of May 2004 was the day of the biggest extension in the history of the European Union, when the best prepared candidates, which ended the negotiations in the end of 2002, joined the full membership. This candidates were the Republic of Slovenia, Check Republic and the Republics of Estonia, Latvia, Hungary, Malta, Poland, Slovakia and Cyprus.

The council of EU ministers of jurisdiction and internal affairs, based on the estimation that all the nine candidates for schengen extension, excepting Cyprus, were adequately prepared for the full execution of the schengen law, the 6th of December 2008 adoppted the decision of full schengen law employment in that new members of European Union.

After the abolition of the land and sea borders control between the members of schengen area the 21th of December 2007 and the entance in the common area of free border crossing, the 30th of March 2008 also the control on internal flights on international airports was abolited. This was the final step to the complete abolition of the internal borders control.

Key words: European Union, extension, candidates, negotiations, membership, Republic, minister, jurisdiction, internal affairs, schengen law, land, sea, internal borders, border control, internal flight, international airport, abolition.

## KAZALO

POVZETEK .....	ii
SUMMARY .....	iii
1 UVOD .....	1
1.1 Izhodišče diplomskega dela .....	1
1.2 Namen in cilji raziskave .....	1
1.3 Metode dela .....	2
1.4 Struktura diplomskega dela .....	2
2 EVROPSKA UNIJA IN SCHENGEN .....	4
2.1 NASTANEK IN RAZVOJ EVROPSKE UNIJE .....	4
2.1.1 Mejniki v zgodovini Evropske unije .....	5
2.1.2 Trije stebri Evropske unije .....	7
2.1.3 Institucije Evropske unije .....	8
2.1.4 Pravni red Evropske unije .....	10
2.2 SCHENGENSKI PRAVNI RED .....	11
2.2.1 Začetki schengena .....	12
2.2.2 Bistvo schengna .....	13
2.3 VKLJUČITEV SCHENGenskega pravnega reda v okvir pravnega reda EU .....	15
3 VKLJUČEVANJE NOVIH ČLANIC EU V SCHENGENSKO OBMOČJE S POUDARKOM NA ZRAČNIH MEJAH .....	16
3.1 SLOVENSKI KORAKI DO SCHENGNA .....	17
3.2 DRŽAVE ČLANICE SCHENGNA .....	20
4 NORMATIVNA UREDITEV ZRAČNIH MEJA .....	22
4.1 MEDNARODNI AKTI .....	22
4.1.1 Zakonik o schengenskih mejah .....	22
4.1.2 Skupni schengenski priročnik .....	24
4.1.3 Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (čikaška konvencija) ...	26
4.1.4 Evropske uredbe in direktive .....	27
4.2 SLOVENSKA ZAKONODAJA .....	27
4.2.1 Zakon o letalstvu .....	27
4.2.2 Zakon o nadzoru državne meje .....	31
5 UKINITEV MEJNE KONTROLE NA ZRAČNIH NOTRANJIH MEJAH V NOVIH ČLANICAH EU .....	33
5.1 LOČEVANJE POTNIKOV .....	33
5.2 MEJNA KONTROLA NA NESCHENGENSKIH LETIH .....	33
5.2.1 Temeljna mejna kontrola .....	34
5.2.2 Temeljita mejna kontrola .....	34
5.3 FORMALNOSTI ZA POTNIKE NA NOTRANJIH LETIH .....	35
5.3.1 Razlika pri postopkih ob prihodu in odhodu notranjega leta .....	35
5.3.2 Varnostna kontrola .....	36
5.3.3 Izravnalni ukrepi .....	40
6 UKINITEV MEJNE KONTROLE NA SLOVENSKIH MEDNARODNIH LETALIŠČIH .....	42
6.1 Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana .....	42
6.2 Letališče Edvarda Rusjana Maribor .....	45

6.3	Letališče Portorož .....	47
7	PREDNOSTI IN SLABOSTI UKINITVE MEJNE KONTROLE NA ZRAČNIH NOTRANJIH MEJAH.....	50
7.1	Prednosti.....	50
7.2	Slabosti .....	50
8	ZAKLJUČEK .....	52
	LITERATURA.....	54
	SEZNAM SLIK.....	57
	SEZNAM TABEL .....	58
	SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC.....	59
	IZJAVA O AVTORSTVU IN NAVEDBA LEKTORJA .....	60

# **1 UVOD**

## **1.1 IZHODIŠČE DIPLOMSKEGA DELA**

Osnovna ideja Evropske unije (v nadaljevanju EU) je poleg gospodarskega povezovanja držav predvsem vzpostavitev območja svobode, varnosti in pravice kot tudi miru in spoštovanja človekovih pravic. To je tudi območje prostega pretoka ljudi, storitev in kapitala. Zaradi teh vrednot in izboljšanja življenjskega standarda je bil vstop v EU pomemben cilj večine vzhodnoevropskih držav. Tako se je 1. maja 2004 zgodila zgodovinska širitev EU, ko se je 15 starim članicam pridružilo 10 novih, in sicer: Republika Slovenija, Češka republika, Republika Estonija, Republika Latvija, Republika Litva, Republika Madžarska, Republika Malta, Republika Poljska, Slovaška republika in Republika Ciper. Že v pristopnih pogajanjih je bila kot pogoj za vstop teh držav v Evropsko unijo podana obveznost sprejema schengenskega pravnega reda v celoti.

Tako je 21. decembra 2007 devet držav, ki so 1. maja 2004 postale polnopravne članice EU, vstopilo tudi v schengensko območje. To je območje prostega prehajanja notranjih meja, ki pomeni polno uresničitev prostega pretoka ljudi. Najprej je bil odpravljen nadzor na kopenskih in morskimi mejah, do ukinitve mejne kontrole na zračnih notranjih mejah pa je zaradi specifik tega področja prišlo 30. marca 2008. To je bil zadnji korak k popolni odpravi mejnih kontrol na notranjih mejah razširjenega schengenskega območja.

## **1.2 NAMEN IN CILJI RAZISKAVE**

Ukinitve mejne kontrole na zračnih notranjih mejah v novih članicah EU je rezultat vstopa teh držav v schengensko območje. Čeprav se EU in schengensko območje ne pokrivata v celoti, sta med seboj tesno povezana in ju ni mogoče predstaviti ločeno. Zaradi tega so v diplomskem delu najprej predstavljene evropske integracije, od prvih idej do nastanka in razvoja sedanje EU, nato pa nastanek in bistvo schengenskega pravnega reda ter njegova vključitev v okvir pravnega reda EU.

Cilj raziskave je predstavitev pogojev in posledic ukinitve mejne kontrole na zračnih notranjih mejah v novih članicah EU ter korakov, ki so do tega pripeljali. Prvi pogoj za odpravo nadzora na notranjih mejah je zagotovitev ustreznega varovanja zunanjih meja in cela vrsta t. i. izravnalnih ukrepov. S tem se skuša nadoknaditi varnostni primanjkljaj, ki nujno nastane ob odpravi kontrole na notranjih mejah. To je bistvo schengenskega pravnega reda. Zaradi boljšega razumevanja ukinitve mejne kontrole na notranjih mejah je nujna predstavitev mejne kontrole v skladu s schengenskimi standardi tudi na zunanjih zračnih mejah, ob tem pa tudi predstavitev izravnalnih ukrepov. Tako je mogoče boljše razumeti, kakšne razlike so nastale z vstopom novih članic v schengensko območje. Poudarek raziskave je na zračnih mejah.

### **1.3 METODE DELA**

V diplomski nalogi bom uporabil naslednje metode dela:

- deskripcijo,
- primerjalno metodo,
- analizni pristop,
- metodo sinteze.

Deskripcija ali opis stanja je metoda, s pomočjo katere bom predstavil predvsem teoretični del diplomske naloge - predstavitvi zgodovine in poteka evropskih in schengenskih integracij.

S primerjalno metodo bom primerjal razlike, ki so nastale pri prehodu na mejno kontrolo v skladu s schengenskimi standardi in posledično ukinitvijo mejne kontrole na zračnih notranjih mejah.

Analizo bom uporabil v empiričnem delu naloge.

Metode sinteze se bom posluževal pri predstavitvi normativne ureditve zračnih meja in v zaključku diplomske naloge.

### **1.4 STRUKTURA DIPLOMSKEGA DELA**

Diplomsko delo je razdeljeno na sedem poglavij, ki predstavljajo pet osnovnih sklopov.

V prvem sklopu oz. prvih poglavjih je predstavljen nastanek in razvoj EU, od prvih idej do zadnjih širitiv. Prav tako so opisani začetki in razvoj schengenskega pravnega reda, njegova vključitev v pravni red EU ter širitve schengenskega območja.

V drugem delu je opisana pot vključevanja od leta 2004 polnopravnih držav članic EU v schengensko območje s poudarkom na zračnih mejah. Opisane so spremembe, ki so bile potrebne za prilagoditev mejnega režima schengenskim standardom in ocenjevanje izpolnjevanja teh standardov s schengenskimi evalvacijami.

V tretjem sklopu je predstavljena normativna ureditev zračnih meja v schengenskem prostoru. Tukaj je proučen schengenski pravni red, predstavljena pa je tudi slovenska zakonodaja, ki ureja to področje. Iz tega je razvidno, kako so morale nove članice uskladiti svojo nacionalno zakonodajo z evropskim in schengenskim pravnim redom.

Četrty sklop obravnava ukinitvev mejne kontrole na zračnih notranjih mejah s praktičnega vidika. Opredeljen je pojem notranjih letov, pri katerih ni mejne kontrole, in zunanjih letov, pri katerih se izvaja mejna kontrola po schengenskih standardih. Nato je podan način ločevanja potnikov in posledično razlika pri postopkih na letališčih, ko gre za zunanje oz. notranje lete. S tem so predstavljene glavne razlike, ki jih občutijo letalski potniki po ukinitvi mejne kontrole na zračnih notranjih mejah.



Potniki na notranjih letih so tudi po ukinitvi mejne kontrole še vedno podvrženi varnostni kontroli in kontroli v sklopu izravnalnih ukrepov. Zato je opisan tudi postopek varnostne kontrole pri odhodnih letih z navedbo predmetov, ki jih potniki ne smejo prinesiti na varnostno območje omejenega gibanja in v potniško kabino letala. Prav tako je opisana tudi kontrola v sklopu izravnalnih ukrepov, ki so ji še vedno lahko podvržene vse osebe na območju mednarodnega letališča, kar velja tudi za potnike na notranjih letih. S tem so izčrpno predstavljeni vsi postopki, ki so jim lahko podvrženi potniki pri prihodu ali odhodu notranjega leta. V tem sklopu so predstavljena tudi tri slovenska mednarodna letališča. Največ pozornosti namenjam Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, največjemu slovenskemu letališču, ki je bilo deležno tudi največ sprememb s ciljem izpolnjevanja schengenskih standardov.

V zaključnem poglavju so opisane prednosti in slabosti, ki jih je prinesla ukinitvev mejne kontrole na zračnih notranjih mejah.

Za izdelavo diplomske naloge sem uporabil predvsem literaturo, ki obravnava tematiko z obravnavanega področja in ki so jo avtorji objavljali v raznih slovenskih in tujih strokovnih revijah ter na spletu. Uporabil in predstavil sem tudi evropsko zakonodajo in schengenski pravni red, ki sta obvezujoča za nove članice EU in sta ju morale prenesti v svojo zakonodajo med približevanjem in pri vključevanju v schengensko območje.

Prav tako so mi bile v veliko pomoč lastne izkušnje, ki sem jih pridobil pri opravljanju mejne kontrole na zunanji schengenski meji, saj je v prisojnosti policijske postaje na kateri delam, tudi mejna kontrola na enem od treh slovenskih mednarodnih letališč. Tako sem osebno doživel schengenske evalvacije in prehod na nov mejni režim. Obiskal sem tudi Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana, kjer so mi tam službujoči v policiji in varnostni službi predstavili svoje izkušnje in mnenja glede sprememb, ki so se zgodile po vstopu Slovenije v schengensko območje in pričetku izvajanja schengenskega pravnega reda v celoti.

Sama ukinitvev mejne kontrole na zračnih notranjih mejah je precej ozka tema. Prav zaradi tega sem v diplomski nalogi predstavil širši družbeni kontekst. Gre predvsem za predstavitev evropskih integracij in vključevanje novih članic EU v schengensko območje, saj je ukinitvev mejne kontrole na notranjih mejah rezultat prav tega. Prav tako je bilo potrebno predstaviti pogoje, ki omogočajo odpravo mejne kontrole na notranjih mejah. Mišljeno je izvajanje mejne kontrole v skladu s schengenskimi standardi ter izravnalne ukrepe. Predstavljene so tudi posledice oz. spremembe za letalske potnike po prehodu na novi režim mejne kontrole v skladu s schengenskim pravnim redom.

## **2 EVROPSKA UNIJA IN SCHENGEN**

Ukinitve mejne kontrole na zračnih notranjih mejah v devetih državah, ki so 1. maja 2004 postale polnopravne članice EU, je bil zadnji korak polnopravne vključitve teh držav v schengensko območje, kjer ni notranjih meja. Zato je za začetek potrebno predstaviti nastanek in razvoj EU in schengenskega pravnega reda ter opisati njuno povezanost in medsebojno razmerje.

### **2.1 NASTANEK IN RAZVOJ EVROPSKE UNIJE**

Ideje o združenih Evropi so bile nekoč le sanje filozofov in vizionarjev. Že Victor Hugo, eden vodilnih evropskih piscev 19. stoletja, je navdihnjen s humanističnimi ideali sanjal o Združenih državah Evrope. Uresničitev njegovih sanj sta prekinili dve grozoviti vojni v prvi polovici 20. stoletja.

Po II. svetovni vojni so bili številni evropski voditelji mnenja, da je edini način za zagotovitev trajnega miru med državami njihovo povezovanje oziroma tako politično kot gospodarsko združevanje. Motivi so bili poleg gospodarskih, ki bi omogočili čim hitrejšo obnovo porušene Evrope, tudi politični - ponovna grožnja miru zaradi vse jasnejše blokvske delitve.

Winston Churchill je leta 1946 v svojem govoru v Zürichu spodbujal svobodno Evropo k združitvi in povedal, kako si predstavlja novo skupnost. Evropske narode je povabil k ustanovitvi Združenih držav Evrope. Pri ustanovitvi nove evropske družine pa naj bi bil prvi korak partnerstvo med Francijo in Nemčijo. Struktura nove skupnosti bi morala biti zasnovana tako, da materialna moč posamezne države ne bi ogrožala enakopravnosti. Majhni narodi naj bi bili v tej skupnosti enakopravni velikim, svoj ugled naj bi si zagotovili s prispevkom k skupni stvari.

Iz ruševin II. svetovne vojne je tako vzkliklo novo upanje. Francija in Nemčija kot dotedanji nasprotnici sta tudi v resnici naredili prvi in najpomembnejši korak pri integraciji Evrope. Leta 1950 je Jean Monet, tedanji predstojnik francoskega nacionalnega inštituta za planiranje, pripravil načrt o ustanovitvi enotnega premogovniškega in jeklarskega trga ter ga predstavil svojemu zunanjemu ministru Robertu Schumanu. Ideja je poznana kot Schumanov načrt. Osnovni motiv za to idejo je bilo iskanje modela, s katerim bi nevtralizirali tradicionalno nestrpnost med Francijo in Nemčijo. Povezava jeklarske industrije in premogovništva, ki sta bili ključni za proizvodnjo orožja, bi praktično onemogočila oborožene konflikte med obema državama kot vodilnima silama v tedanji Evropi. Idejo je Schuman predstavil nemškemu kanclerju Konradu Adenauerju in na podlagi Schumanovega načrta je leta 1951 nastala prva nadnacionalna integracija, imenovana Evropska skupnost za premog in jeklo ESPJ (angl. European Coal and Steel Community – ECSC). Poleg Francije in Nemčije so pogodbo o ustanovitvi ESPJ v Parizu podpisale tudi Belgija, Nizozemska, Luksemburg in Italija. Države, ki so se še pred nekaj leti vojskovale ena proti drugi, so z ustanovitvijo ESPJ odločanje o proizvodnji jekla in premoga prepustile skupnemu organu odločanja, imenovanem Visoka oblast (angl. High

Authority). S tem dejanjem so surovine, bistvene za vojskovanje, postale instrument sprave in miru.

To so bili začetki že več kot pol stoletja trajajočega miroljubnega sodelovanja med evropskimi državami, ki se je s časom vse bolj poglobljalo in krepilo, posledica česar je oblikovanje EU, kakršno poznamo danes (Seketin – Lestan, 2006, str. 4).

### **2.1.1 Mejniki v zgodovini Evropske unije**

Današnja EU je sad trdega dela vseh, ki so vložili svoj trud v izgradnjo združene Evrope. Nikjer na svetu se še ni zgodilo, da bi suverene države do takšne mere združile svoje pristojnost na področjih, ki so bistvenega pomena za njihove državljane (Slovenija. Doma v Evropi, 10. 12. 2008):

1950 - Francoski zunanji minister Robert Schuman je 9. maja predstavil predlog o uskladitvi obnovitvenega procesa premogovne in jeklarske industrije Francije in Nemčije.

1951 - 18. aprila so Belgija, Francija, Nemčija, Italija, Luksemburg in Nizozemska podpisale Pariško pogodbo o ustanovitvi Evropske skupnosti za premog in jeklo. S tem se je začel kompleksen proces gospodarskega združevanja, ki je temeljil na prosti medsebojni trgovini in skupni carinski politiki.

1957 - Na podlagi uspeha Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti za premog in jeklo je šest držav razširilo sodelovanje še na druge gospodarske sektorje. Podpisali so Rimski pogodbi o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti (EGS) in Evropske skupnosti za jedrsko energijo (Euratom). Cilj EGS je bil ustvariti gospodarsko skupnost, ki temelji na prostem pretoku blaga, storitev, ljudi in kapitala.

1962 - 30. julija je EGS uvedla Skupno kmetijsko politiko, ki državam omogoča skupni nadzor nad živilsko proizvodnjo, tako da države EGS pridelajo dovolj hrane za svoje potrebe in da kmetje prejemajo enako plačilo za svoj pridelek.

1968 - 1. julija so bile znotraj šestih držav članic povsem ukinjene carine. Ustvari se carinska unija, ki v dveh letih za šestkrat poveča čezmejno trgovanje med državami članicami.

1973 - Danska, Irska in Velika Britanija so se pridružile evropskim Skupnostim.

1974 - Ustanovljen je bil Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR) s cilji zagotavljanja uravnoteženega razvoja evropskih regij, izboljšanja prometnih in komunikacijskih povezav, povečanja naložb in ustvarjanja delovnih mest.

1979 - V času od 7. do 10. junija so bile izvedene prve neposredne volitve v Evropski parlament. Uveden je bil evropski denarni sistem (EMS), ki je nekoliko pomagal pri ustalitvi menjalnih tečajev in spodbudil države članice Skupnosti k izvajanju strogih

politik, ki so jim omogočale ohranitev medsebojne pomoči in vzpostavitve reda v gospodarstvu.

1981 - Pridružila se je Grčija.

1986 – Vstopili sta Španija in Portugalska.

1987 – Začel je veljati Enotni evropski akt, ki je določal časovni raspored za oblikovanje enotnega evropskega trga do 1. januarja 1993. 15. junija je EGS uvedel program za študente Erasmus, ki financira največ enoletni univerzitetni študij v drugi evropski državi.

1990 – 3. oktobra sta se združili Zvezna republika Nemčija in Nemška demokratična republika.

1991 – Decembra v Maastrichtu je Evropski svet dosegel sporazum glede Pogodbe o ustanovitvi Evropske unije. S tem se EGS preimenuje v Evropsko skupnost (ES). Obstoječemu sistemu treh Skupnosti so bila dodana področja meddržavnega sodelovanja. Zastavljeni so bili novi, ambiciozni cilji za države članice - denarna unija do leta 1999, evropsko državljanstvo, nove skupne politike in novi dogovori glede notranje varnosti.

1992 – Vzpostavljen je bil enotni trg, to je prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala. EU postane največji enotni trgovinski blok na svetu.

1995 – Pridružijo se Avstrija, Finska in Švedska. 26. marca je začel v sedmih državah - v Belgiji, Franciji, Luksemburgu, Nemčiji, na Nizozemskem, Portugalskem in v Španiji – veljati schengenski sporazum.

1997 - 17. junija je bila podpisana Amsterdamska pogodba, ki navaja načrte reform institucij EU, da bi Evropi dali vplivnejše mesto v svetu in da bi zagotovili več sredstev za zaposlovanje in pravice državljanov.

1998 - V Frankfurtu je bila ustanovljena Evropska centralna banka.

2000 - Marca je v Lizboni Evropski svet sprejel celovito strategijo za posodobitev gospodarstva EU. Lizbonska strategija naj bi Evropsko unijo do leta 2010 spremenila v najbolj dinamično, konkurenčno in na znanju temelječe gospodarstvo na svetu.

2001 – Podpisana je bila Pogodba iz Nice, ki je EU pripravila na največjo širitev v njeni zgodovini.

2002 – 1. januarja je 12 držav članic izvedlo največji monetarni prehod v zgodovini. Državljeni teh držav so začeli uporabljati bankovce in kovance evra ter tako oblikovali območje evra.

2004 - 1. maja so se EU pridružile Ciper, Češka, Estonija, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska, Slovaška in Slovenija. 29. oktobra so države članice EU podpisale

Pogodbo o Ustavi za Evropo, katere namen je poenostavitev demokratičnega odločanja in upravljanja EU s 25 in več državami. Pogodbo so na referendumu v Franciji in na Nizozemskem državljanji zavrnil.

2007 - 1. januarja je število držav članic EU naraslo na 27. EU sta se pridružili Bolgarija in Romunija. Decembra je bila podpisana Lizbonska pogodba, ker je bila Pogodba o Ustavi za Evropo zavrnjena.

## 2.1.2 Trije stebri Evropske unije

Evropska unija sloni na treh stebrih, in sicer:

I. steber predstavlja nosilni element procesa združevanja. Ponazarja nadnacionalni značaj Unije. Na področju tega stebra so se države članice odrele svoje suverenosti in zajema: Evropske skupnosti (Evropsko skupnost - prej EGS, ESPJ in EURATOM) skupaj z institucijami odločanja (Komisija, Svet EU, Evropski Parlament in Sodišče); celoten pravni red skupnosti in skupne politike.

II. steber predstavlja skupna zunanja in varnostna politika, ki pomeni meddržavno sodelovanje, usklajevanje skupnih stališč in dejavnosti v Svetu EU ter zastopanje Unije navzven.

III. steber pomeni sodelovanje na področju pravosodja in notranjih zadev tudi medvladne narave, zajema pa uresničevanje svobode gibanja, azilno problematiko in imigracijsko politiko, varovanje zunanjih meja, boj proti organiziranemu kriminalu in trgovanju z drogami, policijsko sodelovanje ter sodelovanje na področju civilnega in kazenskega prava (Westphal in Stoppa, 2004, str. 12).

**Slika 1: Trije stebri EU**



Vir: Burian (1999, str. 15)

Z vidika obravnavane teme je predstavitev treh stebrov EU pomembna, ker je schengenski pravni red po podpisu Amsterdamske pogodbe postal integralni del pravnega reda EU, in sicer v okviru III. stebra.

Nadaljnji korak sodelovanja na področju pravosodja in notranjih zadev ter ostalih področjih v okviru III. stebra, med katere spada tudi meja, je bil storjen s sprejemom haaškega programa.

Evropski svet je novembra 2004 sprejel večletni Haaški program za krepitev območja svobode, varnosti in pravice. To je petletni program za pravosodje in notranje zadeve, načrtuje pa tudi strateško-razvojne usmeritve v Evropski uniji in se odziva na izzive na tem področju. Vsebuje ključne prednostne naloge z vseh vidikov politik, povezanih z vzpostavljanjem območja svobode, varnosti in pravice (tj. azil, priseljevanje, integracija zakonitih priseljencev, meja, vizumi, izmenjava informacij, boj proti terorizmu in organizirani kriminaliteti, policijsko sodelovanje, pravosodno sodelovanje v kazenskih in civilnih zadevah), vključno z njihovo zunanjo razsežnostjo. Haaški program je naslednik tamperejskega programa, ki ga je Evropski svet potrdil oktobra 1999. To je bil prvi večletni program za določitev prednostnih nalog za območje svobode, varnosti in pravice. Za uresničitev Haaškega programa je Evropska komisija leta 2005 pripravila Akcijski načrt za izvajanje Haaškega programa, ki ga je potrdil Svet EU. V njem so prednostne naloge in usmeritve iz programa opredeljene kot konkretni ukrepi, skupaj s časovnim razporedom za njihovo sprejetje in izvajanje (Služba Vlade Republike Slovenije za razvoj in evropske zadeve, 18. 10. 2007).

### **2.1.3 Institucije Evropske unije**

V skladu s pogodbami države članice Unije prenesejo del svojih nacionalnih pristojnosti na skupne institucije, ki ne predstavljajo zgolj njihovih nacionalnih interesov, temveč tudi interese, ki so skupni vsem državam oziroma državljanom EU. Te institucije oziroma organi so (Slovenija. Doma v Evropi, 3. 4. 2009):

#### **1. Evropska komisija (s sedežem v Bruslju)**

Evropska komisija je ključna institucija političnega in celostnega delovanja ter upravnega in tehničnega vodenja EU. Za Komisijo velja, da je gonilna sila EU, pri tem deluje kot neodvisna strokovna institucija, ki je dolžna zastopati interese Unije kot celote. Evropsko komisijo sestavlja 27 komisarjev, po eden iz vsake države članice, ki pokrivajo posamezna področja. Komisija tudi organizacija, ki v različnih delovnih oddelkih zaposluje 25.000 ljudi. Komisija predlaga zakone v sprejem Svetu EU in evropskemu parlamentu, pripravi predhodni predlog proračuna EU, odgovorna je za izvajanje zakonodaje EU in predstavlja EU v tretjih državah oz. nekaterih mednarodnih organizacijah.

#### **2. Svet EU (s sedežem v Bruslju)**

Svet ministrov je osrednji organ političnega odločanja v EU. Je tudi prostor za izražanje politične volje držav članic pri oblikovanju integracijske politike. Zastopa države članice, njegova sestava pa je odvisna od tematike na dnevnem redu. Med

vsemi institucijami EU ima Svet največjo moč, še zlasti na področju zakonodaje. Odločitve za posamezna področja sprejema s soglasjem ali s kvalificirano večino. Države članice izmenično predsedujejo Svetu EU za dobo šestih mesecev. Svet EU je glavno zakonodajno telo, saj odloča o sprejemu nove zakonodaje (samostojno ali skupaj z evropskim parlamentom v postopku soodločanja); koordinira splošne gospodarske politike držav članic; v imenu Evropskih skupnosti potrjuje mednarodne pogodbe, o katerih se je predhodno pogajala Evropska komisija, v nekaterih primerih mora dati soglasje tudi Evropski parlament, med skupnostmi in tretjo državo, skupino držav ali mednarodno organizacijo; skupaj z evropskim parlamentom sprejema proračun EU; na podlagi smernic Evropskega sveta sprejema odločitve glede uresničevanja skupne zunanje in varnostne politike; usklajuje aktivnosti držav članic in sprejema ukrepe na področju policijskega in pravosodnega sodelovanja v kazenskih zadevah.

3. Evropski parlament (z uradnim sedežem v Strasbourgu, deluje tudi v Luxembourg, večina njegovih aktivnosti poteka v Bruslju)

Evropski parlament je edinstvena nadnacionalna institucija, katere člani so izvoljeni demokratično na splošnih neposrednih volitvah. Njihov mandat traja pet let. Parlament zastopa interese vseh 492 milijonov državljanov, ki so danes združeni v EU. 785 evropskih poslancev iz 27 držav članic skupaj s Svetom ministrov sprejema večino zakonodaje v pristojnosti EU in ima tako velik vpliv na vsakdanje življenje evropskih državljanov.

4. Sodišče Evropskih skupnosti (s sedežem v Luksemburgu)

Sodišče Evropskih skupnosti je sodni organ EU. Sestavljajo ga tri sodišča: Sodišče, Sodišče prve stopnje in Sodišče za uslužbence. Njihovi glavni nalogi sta nadzor nad zakonitostjo aktov Skupnosti in zagotavljanje enotne razlage in uporabe prava Skupnosti. V okviru sodišča deluje po en sodnik iz vsake države članice in 8 generalnih pravobranilcev, ki jih imenujejo države članice.

5. Evropsko računsko sodišče (s sedežem v Luksemburgu)

Računsko sodišče, ustanovljeno leta 1975, je samostojna revizijska institucija EU, katere naloga je preverjati, ali so sredstva EU ustrezno zbrana in porabljena zakonito, gospodarno in za predvideni namen. Cilj Evropskega računskega sodišča je zagotoviti, da davkoplačevalci dobijo največ za svoj denar. Sodišče ima pravico revidirati vsako osebo ali organizacijo, ki upravlja sredstva EU.

6. Drugi organi

Posvetovalna organa EU sta Odbor regij in Evropski ekonomsko-socialni odbor, oba s sedežem v Bruslju. Finančni organi so Evropska centralna banka s sedežem v Frankfurtu, Evropska investicijska banka s sedežem v Luksemburgu in Evropski investicijski sklad, prav tako s sedežem v Luksemburgu. S posebnim zakonodajnim aktom EU se za izvajanje natančno določenih nalog ustanovijo t. i. agencije. Specializirana organa sta Evropski varuh človekovih pravic in Evropski nadzornik za varstvo podatkov.

## 2.1.4 Pravni red Evropske unije

EU je edinstvena nadnacionalna politično-gospodarska struktura. Pravo EU je tako poseben mednarodni pravni sistem, ki deluje vzporedno s pravom držav članic EU. Ima neposreden učinek v pravnih sistemih držav članic. Na mnogih področjih, predvsem na področju ekonomske in socialne politike, ima prednost oziroma primat. Primarnost pomeni, da pravila, sprejeta na ravni EU, prevladajo nad pravili, vsebovanimi v pravnih redih držav članic. Pravo EU je avtonomno pravo, saj svoje veljavnosti ne črpa iz morebitne poznejše odobritve nacionalnih organov držav članic, temveč se opira na zakonodajne pristojnosti organov EU.

Pravo EU sestavljata primarno pravo EU, sekundarno pravo EU in mednarodne pogodbe, ki jih je EU sklenila z drugimi državami in organizacijami. Temu se je po letu 1999 (na podlagi Amsterdamske pogodbe in Schengenskega protokola) pridružilo še schengensko pravo (Schengen – Acquis), katero kot kvazi »adoptirano« mednarodno pravo zavzema »sui generis« pozicijo znotraj pravnega reda EU (Westphal in Stoppa, 2004, str. 34).

Primarno zakonodajo sestavljajo ustanovitvene pogodbe in drugi dogovori s podobnim statusom (npr. pristopne pogodbe novih članic). Primarna zakonodaja je vedno rezultat neposrednih pogajanj med vladami držav članic in je predmet ratifikacije nacionalnih parlamentov. Ponavadi je sprejeta v obliki pogodb. Enako velja za vse poznejše spremembe pogodb.

Ustanovitvene pogodbe, kjer so zapisana temeljna pravila EU, so:

- Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti za premog in jeklo (ESPJ), podpisana 19. marca 1951 v Parizu;
- Rimski pogodbi: Pogodba o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti (EGS) in Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti za jedrsko energijo (EURATOM), obe podpisani 25. marca 1957.

Osnovne tri ustanovitvene pogodbe so bile večkrat dopolnjene:

- Enotni evropski akt, podpisan 17. februarja 1986 v Luksemburgu, ki je temelj za ustanovitev prostega notranjega trga;
- Pogodba o Evropski uniji, podpisana 7. februarja 1992 v Maastrichtu;
- Amsterdamska pogodba, podpisana 2. oktobra 1997;
- Pogodba iz Nice, podpisana 26. februarja 2001.

V pogodbah so zapisane tudi vloge in zadolžitve institucij in organov EU, vključenih v procese odločanja, ter zakonodajni, izvršilni in sodni postopki, značilni za pravo skupnosti in njegovo uporabo.

Sekundarna zakonodaja temelji na primarni zakonodaji, sprejemajo pa jo institucije skupnosti. Najpomembnejši viri sekundarne zakonodaje so:

- uredbe, ki so splošno veljavne, v celoti zavezujoče in neposredno uporabne v vseh državah članicah, zagotavljajo poenotenje pravne ureditve na celotnem ozemlju EU;



- direktive, ki zavezujejo države članice, na katere so naslovljene glede cilja, ki ga je treba doseči v določenem časovnem roku, izbira metode in oblike pa je prepuščena nacionalnim organom;
- odločbe, ki so zavezujoče v vseh ozirih za države članice, fizične ali pravne osebe, na katere so naslovljene in ne potrebujejo prevedbe v nacionalni pravni red;
- priporočila in mnenja, ki niso zavezujoči akti.

Pomemben pravni vir so prav tako tudi mednarodni sporazumi in sodna praksa organov EU s pravosodnimi pooblastili. To so Sodišča Evropskih skupnosti in Sodišča prve stopnje. Ta zagotavljajo spoštovanje prava Skupnosti ter sta pristojna za interpretacijo primarne in sekundarne zakonodaje. Tako s svojo prakso, ki kot vir prava zavezuje tako institucije EU kot tudi države članice, zagotavljajo enotno razumevanje in izvajanje prava EU.

## 2.2 SCHENGENSKI PRAVNI RED

Schengen je majhna vasica z manj kot 400 prebivalci v Luksemburgu ob reki Mosel, premajhna, da bi premogla spodobno dvorano za podpis tako pomembnih mednarodnopravnih aktov, kot sta sporazum in konvencija, ki nosita po kraju ime. Tako Schengenski sporazum ni bil podpisan v Schengnu, ampak na rečni potniški ladji *Princesse Marie Astrid*, ki je bila privezana pred to vasico. Danes je schengen, pisan z malo začetnico, sinonim za odpravo kontrol na notranji meji med državami članicami EU. Schengen je tudi sinonim za bolj temeljit nadzor zunanje meje, temeljitejšo mejno kontrolo in boljše varovanje meje zunaj mejnih prehodov (Gašperlin, 2006, str. 15).

Schengen lahko označuje tudi dva mednarodnopravna akta: Sporazum med vladami držav Gospodarske unije Beneluksa, Zvezne republike Nemčije in Republike Francije o postopni ukinitvi na skupnih mejah, ki je bil podpisan v Luksemburgu, v kraju Schengen 14. junija 1985, in Sporazum o izvajanju Sporazuma iz Schengna z dne 14. junija 1985, ki je bil prav tako podpisan v tem kraju 19. junija 1990, znan je predvsem kot Schengenska konvencija, (Gašperlin, 2006, str. 15).

V bistvu je schengen vse to in še veliko več. Je schengenski pravni red oz. schengen *acquis*, kot je bil z Amsterdamsko pogodbo vključen v okvir pravnega reda EU in se od takrat naprej zelo hitro razvija. Gre za celoto aktov pravnega reda EU: od sporazuma in konvencije do pristopnih pogodb, aktov, izdanih na podlagi konvencije, še veljavnih sklepov Izvršnega odbora schengna, uredb, direktiv, sklepov in okvirnih sklepov, ki urejajo področje nadzora zunanjih meja, preprečevanja in odkrivanja nedovoljenih migracij in čezmejne kriminalitete, prehajanja notranjih meja brez mejne kontrole, čezmejnega policijskega sodelovanja, vizumske politike in prakse, delovanje in uporabe schengenskega informacijskega sistema (Gašperlin, 2006, str. 15).

Gre za enega od bolj kompliciranih delov pravnega reda EU, ki posega v veliki meri tudi na področje prava Skupnosti (t. i. I. stebra EU oz. ureditve notranjega trga).

## 2.2.1 Začetki schengena

V 80. letih 20. stoletja je zaradi velikega povečanja prometa občasno prihajalo na mejnih prehodih do nenormalno dolgih čakalnih dob za prestop meje. Nič neobičajnega ni bilo, če so vozniki tovornjakov čakali na prestop meje med Nemčijo in Nizozemsko ali Francijo in Nemčijo po več deset ur. Podobna slika je bila na mejah v času dopustniških selitev narodov, ko se je na prestop meje čakalo ure in ure. To je bil tudi čas »reda« v Evropi, ko ilegalne migracije niso predstavljale resnega problema, saj je bila železna zavesa skoraj neprepustna. Javno mnenje je zahtevalo od politike ukrepe za zmanjšanje gospodarske škode, ki je nastajala zaradi zastoja v dobavi blaga čez mejo. Kritike so bile glasne še zlasti v času dopustov.

Evropski svet je na svojem zasedanju junija 1984 v Fontainebleauju sprejel izjavo, da mora Evropska skupnost čim prej sprejeti ukrepe za zagotovitev prostega pretoka blaga in ljudi med članicami, vendar je bilo jasno, da glede tega med državami ni potrebnega soglasja.

Zato se je pet držav članic (Belgija, Luksemburg, Nizozemska, Francija in takratna ZR Nemčija) odločilo za samostojno pot, za oblikovanje »kluba«. Za predhodnike schengna štejemo več dvo- in večstranskih sporazumov o poenostavitvah mejne kontrole na njihovih mejah, ki jih je teh pet držav sklenilo leta 1984.

Decembra 1984 je bila z memorandumom vlad držav Gospodarske unije Beneluksa, ZR Nemčije in Republike Francije ustanovljena t. i. skupina petih z nalogo, da pripravi ustrezen sporazum, ki bo omogočil ukinitvev mejnih kontrol med podpisnicami. Sporazum je bil podpisan junija 1985 v Schengnu in je predvideval postopno ukinitvev mejnih kontrol. Predvidel je nekatere kratkoročne ukrepe, kot so enostavni vizualni pregled osebnih vozil ob zmanjšani hitrosti med vožnjo čez mejni prehod, če imajo ta vozila nalepljen t. i. zeleni E, ki je pomenila izjavo, da so v vozilu le državljani EU), skupne poenostavljene kontrole tovornega prometa, usklajevanje vizumske politike. Ti ukrepi so začeli veljati s 1. januarjem 1986. Dolgoročni ukrepi, kot so popolna ukinitvev mejne kontrole na notranjih mejah in prenos le-te na zunanjo mejo, popolna uskladitev predpisov o nadzoru, vizumske politike in prakse in potrebni izravnalni ukrepi pa naj bi bili uveljavljeni najkasneje 1. januarja 1990.

Vendar je zaradi velikih sprememb v Evropi (padec železne zaves, spremembe v Vzhodni Evropi, združitev Nemčije), ki so pomenile tudi spremembo varnostnih razmer, prišlo do podpisa Schengenske konvencije, ki pomeni uresničitev teh ukrepov, šele junija 1990. Konvencija je začela pravnoformalno veljati šele 1. septembra 1993, do njene uveljavitve v praksi pa je prišlo 26. marca 1995. Torej več kot pet let od datuma, predviden s sporazumom.

Schengenska konvencija, ki je temelj schengna, uzakonja ukinitvev mejnih kontrol na notranjih mejah in dejansko uveljavlja prost pretok oseb, kar je tudi eden od temeljnih štirih svoboščin, ki definirajo EU kot notranji trg. Tako se notranje meje lahko prestopa kjer koli brez mejnih kontrol, vendar to ne sme pomeniti manj varnosti v državah članicah. Pet ustanovitvenih držav pa je v svoj klub povabilo vse države članice EU (Gašperlin, 2006, str. 15).

## 2.2.2 Bistvo schengna

Temeljna ideja schengna je zagotovitev pravice do prostega prehajanja notranjih meja oz. ukinitve mejne kontrole na notranjih mejah na eni strani in na drugi strani vrsta ukrepov, ki naj ob tem zagotovijo, da ne pride do zmanjšanja varnosti v državah članicah. To so t. i. izravnalni ukrepi. Varnostni primanjkljaj namreč nujno nastane ob ukinitvi mejnih kontrol na notranjih mejah.

Ti ukrepi se izvajajo na zunanjih mejah, v notranjosti držav, v čezmejnem policijskem sodelovanju, v okviru informacijskega sistema (SIS) in skozi harmonizacijo zakonodaje držav članic.

Na zunanji meji se opravlja mejna kontrola v imenu vseh držav članic – temeljna mejna kontrola za državljane držav EU, Evropskega gospodarskega prostora, Švice in njihovih družinskih članov ter temeljita za vse državljane tretjih držav. Sistematično žigosanje potnih listov državljanov tretjih držav omogoča nadzor nad legalnostjo in dolžino bivanja državljanov tretjih držav na schengenskem območju. Če tujci ne izpolnjujejo pogojev za vstop v eno od držav članic, se jim obvezno prepove vstop na celotno schengensko območje, saj kontrol na notranjih mejah ni več. Odstop od mejne kontrole je možen samo izjemoma, pa še v teh primerih je treba dosledno žigosati potne liste državljanov tretjih držav. Države članice so se obvezale, da bodo za to zagotovile ustrezno infrastrukturo na mejnih prehodih, ustrezno opremo in zadostno število dobro usposobljenih policistov, da ob doslednem izvajanju teh standardov ne bo prihajalo do zastojev in čakalnih dob na zunanjih mejah. Varovanje meja zunaj mejnih prehodov je treba organizirati in izvajati z zadostnim številom policistov in opremo na tak način, da je tveganje za ilegalne migracije tako veliko, da odvrča od ilegalnega prehajanja meje. Za nadzor zunanjih meja veljajo enotni standardi, enaki za celotno zunanjo schengensko mejo, kar pomeni, da naj ne bi bilo razlik v nadzoru meja v različnih državah. Kriteriji in postopki so podrobno opredeljeni v Skupnem priročniku, Priporočilih z dobrimi praksami in v drugih pravnih aktih.

Evropski svet leta 1999 v Tampereju še dodatno sklenil, da mora biti organizacija, ki izvaja nadzor zunanje meje, profesionalna in ustrezno specializirana, nikakor pa ne vojska.

Izravnalni ukrepi v notranjosti obsegajo pooblastila policije, da lahko kjerkoli v notranjosti, torej tudi v obmejnem območju ob notranji meji, preverja, ali tujci izpolnjujejo pogoje za bivanje na ozemlju držav članic (kontrola, ki ni enakovredna mejni kontroli in ni sistematična), obveznost tujcev, da imajo pri sebi za prestop meje in bivanje potrebne dokumente, obveznost prijave oseb ob bivanju v vsaki državi članici (t. i. policijska prijava). V izjemnih primerih, če to terjajo interesi nacionalne varnosti, pa država članica za nujno potreben čas lahko ponovno uvede mejno kontrolo na notranjih mejah.

Izredno pomemben je tudi sklop določil, ki urejajo čezmejno policijsko sodelovanje. Brez tega bi namreč prišli v situacijo, da bi npr. roparji banke v Salzburgu, ki bi jih zasledovala avstrijska policija, po prestopu meje v Nemčijo, ker na meji ni več mejne kontrole, lahko avstrijskim policistom le pomahali, saj ti ne bi smeli nadaljevati zasledovanja. Zato Schengenska konvencija zelo podrobno ureja oblike prekomejnega policijskega sodelovanja po ukinitvi mejne kontrole, kot so čezmejno zasledovanje storilcev kaznivih dejanj, prikrito opazovanje čez mejo, izmenjavo informacij in uradnikov za zveze, poenostavitev postopka izročitve storilcev kaznivih dejanj.

Kot osrednji izravnalni ukrep pa velja Schengenski informacijski sistem (SIS). Gre za skupni t. i. tiralčni register, v katerem so podatki o osebah, ki se iščejo zaradi različnih vzrokov, na primer zaradi odvzema prostosti zaradi izročitve, zavrnitve vstopa, izročitve skrbstvenemu organu, zaradi prikritega nadzora ipd. ter predmetov, na primer ukradenih vozil, dokumentov, orožja in označenega denarja, ki izvira iz kaznivih dejanj. SIS je sestavljen iz centralnega sistema, ki je lociran v Strassbourgu v Franciji, kamor vse države vnašajo navedene podatke, in nacionalnih sistemov, ki so v bistvu kopije centralnega sistema, v katerih pristojni organi lahko preverjajo podatke. Pristojni organi so policija, ko opravlja mejno kontrolo in postopke s tujci, diplomatsko-konzularna predstavništva ob izdaji vizuma ter upravne enote v postopkih s tujci (Gašperlin, 2006, str. 16).

Vsaka pogodbenica imenuje organ z osrednjo odgovornostjo za njen nacionalni del SIS, in sicer SIRENE (Supplementary Information Request at National Entry v slovenskem prevodu Zahteve po dodatnih informacijah pri nacionalnih vnosih). Vsaka pogodbenica izdaja svoje razpise ukrepov samo s pomočjo tega organa. SIRENE je temelj, na katerem stoji mednarodno policijsko sodelovanje na schengenskem področju. To je sistematično policijsko sodelovanje, ki bazira na medsebojni izmenjavi podatkov in razpisov za iskanje osebe in predmetov, stalno in sproti ažuriranih s strani države prosilke, po načelu medsebojnega zaupanja, enako kot bi bile informacije obravnavane znotraj nacionalnega pravnega okvira. Celotno poslovanje med uradi SIRENE je poenoteno, standardizirano na podlagi Priročnika SIRENE, ki se vseskozi modificira in dopolnjuje v okviru Komisije EU (Policija, 5. 4. 2009).

Izjemno pomemben del schengenskega sistema je tudi skupna vizumska politika in praksa, ki obsega skupen vizumski režim (enotno listo tretjih držav, katere državljani potrebujejo vizume), izdajanje enotnih vizumov, ki omogočajo gibanje po celotnem schengenskem ozemlju, in usklajen postopek izdaje vizumov. Države so uskladile tudi pogoje za vstop in bivanje državljanov tretjih držav na območju schengna (glede maksimalne dolžine bivanja na celotnem ozemlju držav članic, pravice do tranzita, obveznosti policijske prijave, obveznosti odstranitve tujcev, če ne izpolnjujejo pogojev za bivanje, kazni za nedovoljen prehod meje, še posebej za prevoznike) (Gašperlin, 2006, str. 16).

## **2.3 VKLJUČITEV SCHENGenskega PRAVNEGA REDA V OKVIR PRAVNEGA REDA EU**

Schengen je nastal kot klub petih držav, postopno pa so se mu pridružile skoraj vse države EU. Zato je bila vse močnejša tudi težnja, da schengenski pravni red postane del pravnega reda EU. Še posebej ob pripravi sprememb Pogodbe o Evropski skupnosti in Pogodbe o Evropski uniji, ki so se začele leta 1996, so bile vse glasnejše tovrstne zahteve Komisije in večine držav članic. Leta 1996 je pod irskim predsedstvom prišlo do soglasja, da prehajanje meja in nadzor zunanjih meja, vizumska in azilna politika postanejo del prava Skupnosti (t. i. I. stebra EU). Pod nizozemskim predsedstvom leta 1997 pa so se članice dogovorile, da schengenski pravni red integrirajo v okvir pravnega reda EU.

Z Amsterdamsko pogodbo, podpisano 2. oktobra 1997, v veljavi od 1. maja 1999, v celoti pa je od zadnje širitve EU 1. maja 2004, je bil schengenski pravni red prenesen v okvir pravnega reda EU. Schengenski protokol, ki je del pogodbe, določa, kateri del schengenskega pravnega reda je prenesen v pravni red EU. Določeno pa je tudi, da morajo vse bodoče članice EU v pogajanjih za članstvo v celoti sprejeti schengenski pravni red.

Razlog za tako določbo, ki je po mnenju nekaterih teoretikov nepoštena), je v tem, da sta v pogajanjih za sklenitev Amsterdamske pogodbe Velika Britanija in Irska dosegli t. i. opt in pozicijo – določbe schengenskega pravnega reda zanju ne veljajo, lahko pa kadar koli v prihodnje pristopita k izvajanju dela tega pravnega reda ali v celoti. Posebno t. i. opt out pozicijo ima tudi Danska, kar pomeni, da se pri vsakokratnem sprejemanju aktov s področja schengenskega pravnega reda lahko posebej odloča, ali bo zanj veljal ali ne (Gašperlin, 2006, str. 16).

Da do zahtev za izjeme ne bi prihajalo tudi ob prihodnjih širitvah EU, so s Schengenskim protokolom take možnosti izključili.

Islandija in Norveška, kot nečlanici EU, pa sta dobili možnost, da skleneta posebni sporazum o pridruženem članstvu k schengnu, ki jima omogoča polno sodelovanje pri oblikovanju schengenskega pravnega reda in njenem izvajanju.

Z Amsterdamsko pogodbo je tako schengen postal integralni del pravnega reda EU in se tudi spreminja po pravilih, ki veljajo za pravo Skupnosti (z uredbami, direktivami, sklepi) oz. pravni red III. Stebra EU (sklepi, okvirnimi sklepi) (Gašperlin, 2006, str. 17).

### **3 VKLJUČEVANJE NOVIH ČLANIC EU V SCHENGENSKO OBMOČJE S Poudarkom NA Zračnih Mejah**

Republika Slovenija, Češka republika, Republika Estonija, Republika Latvija, Republika Litva, Republika Madžarska, Republika Malta, Republika Poljska in Slovaška republika so 1. maja 2004 z vstopom v Evropsko unijo prevzele vse obveznosti članstva, med katerimi je bila tudi vzpostavitev ustreznega schengenskega režima. Svet Evrope in Haaški program sta kot rok njihove vključitve v schengensko območje določila oktober 2007.

Septembra 2006 je Evropska komisija napovedala, da SIS II po vsej verjetnosti ne bo začel delovati oktobra 2007, kot je bilo sprva predvideno. Portugalska je napovedala, da bo razvila prehodno tehnično rešitev SISone4ALL.

5. decembra 2006 je Svet za pravosodje in notranje zadeve dokončno odobril SISone4ALL in kot rok za odpravo meja postavil 31. december 2007.

27. marca 2007 je bil podpisan protokol med Portugalsko in devetimi državami članicami, ki naj bi uporabljale sistem SISone4ALL. 31. avgusta 2007 je bil SISone4ALL tehnično pripravljen.

Med septembrom in decembrom 2007 so potekale zadnje faze schengenskih evalvacij v novih državah članicah EU. SISone4ALL je bil ocenjen pozitivno.

6. decembra 2007 je bila sprejeta odločitev Sveta o odpravi mejnih kontrol na vseh notranjih mejah.

21. decembra 2007 je bil v devetih novih članicah EU na podlagi odločitve notranjih ministrov EU odpravljen nadzor na kopenskih in morskih mejah s članicami schengenskega prostora.

30. marca 2008 pa je bila kot zadnji korak širitve schengenskega območja odpravljena tudi mejna kontrola na notranjih letih na mednarodnih letališčih, s čimer so bile popolnoma odpravljene kontrole na notranjih mejah. Tako so te države postale polnopravne članice schengenskega prostora.

12. decembra 2008 je polnopravna članica schengenskega prostora postala tudi Švica, ki ni članica EU. Na švicarskih kopenskih mejah se je razen z Lichtensteinom tako ukinilo opravljanje mejne kontrole. Do odprave mejne kontrole na notranjih letih je prišlo 1. aprila 2009.

### 3.1 SLOVENSKI KORAKI DO SCHENGNA

Pomembni datumi pri vključevanju Slovenije in ostalih držav, ki so 1. maja 2004 postale polnopravne članice EU v schengensko območje, so (Slovenija. Doma v Evropi, 25. 4. 2009):

#### LETO 2004

1. maj - Slovenija postane članica EU in v skladu s pristopno pogodbo prevzame dolžnost izvajanja schengenskega pravnega reda v celoti. Na slovenskih mejah s članicami EU je odpravljen carinski nadzor, ohranjen pa je poenostavljen policijski nadzor. Slovenija začne delno izvajati določila schengenskega pravnega reda tudi na meji s Hrvaško. Z vstopom v EU je Slovenija na tej meji vzpostavila varnostni, carinski in inšpekcijski nadzor.

#### LETO 2005

1. junij - Evropska komisija poda formalni predlog za vzpostavitev schengenskega informacijskega sistema (SIS II) druge generacije, kar je nujni pogoj za širitev schengenskega območja na deset novih članic EU. SIS II naj bi bil skladno z načrti komisije pripravljen marca 2007.

3. junij - Notranji ministri EU na zasedanju potrdijo okvirno časovnico za širitev schengenskega območja z desetimi novimi članicami EU. Na zasedanju sprejmejo tudi načrt evalvacijskih postopkov za vstop novink v schengen načrtovan za oktober 2007.

1. december - Slovenija Bruslju odda vprašalnik za evalvacijo izpolnjevanja schengenskih standardov nadzora zunanje meje EU.

#### LETO 2006

13. in 14. februar - Začetek schengenske evalvacije v Sloveniji za področje policijskega sodelovanja.

9. in 11. marec - Schengenska evalvacija za področje varstva podatkov.

3. in 4. april - Schengenska evalvacija za področje morske meje.

15. do 19. maja - Schengenska evalvacija kopenske meje.

2. junij - Predsedujoča Svetu EU, avstrijska notranja ministrica Liese Prokop ob robu zasedanja notranjih ministrov EU prizna, da se širitev schengenskega območja lahko za nekaj mesecev zavleče. Glavni vzrok za negotovost naj bi bile težave pri vzpostavljanju SIS II.

16. junij - Voditelji EU na vrhu v Bruslju potrdijo časovnico za širitev schengenskega območja brez notranjih meja oktobra 2007 in se v tem okviru zavzamejo za vzpostavitev SIS II do aprila 2007.

26. do 28. junija - Schengenska evalvacija zračne meje. Ocena pokaže, da infrastruktura na letališču Brnik ni v skladu s schengenskim pravnim redom, ker ne omogoča fizičnega ločevanja potnikov z območja schengna in tistih zunaj njega.

18. julij - Podpis pogodbe za obnovo in nadgradnjo obstoječega terminala na letališču Brnik, s katero naj bi Slovenija zagotovila izpolnjevanje schengenskih standardov tudi na zračni meji.

24. julij - Evropski komisar za pravosodje Franco Frattini prizna, da bo imela širitev schengenskega območja zamudo. Pojasni, da SIS II ne bo pripravljen v roku, ki bi omogočal širitev oktobra 2007.

11. september - Evropska komisija potrdi, da pripravlja novo časovnico za širitev schengenskega območja.

22. september - Portugalska predstavi predlog t. i. multipliciranja portugalskega schengenskega informacijskega sistema, ki naj bi kljub zamudam pri vzpostavljanju SIS II omogočil širitev schengna oktobra 2007.

5. oktober - Notranji ministri EU sprejmejo okvirni časovni načrt za širitev schengenskega območja, po katerem naj bi bil SIS II operativen junija 2008. Hkrati napovedo preučitev izvedljivosti portugalskega predloga za vzpostavitev t. i. sistema "SIS I za vse", ki predvideva "kloniranje" SIS I za vse nove članice.

13. oktober - V članicah EU, tudi v Sloveniji, je stopila v veljavo Uredba (ES) št. 562/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o Zakoniku Skupnosti o pravilih, ki urejajo gibanje oseb prek meja (Zakonik o schengenskih mejah), ki določa standarde in postopke, po katerih se morajo ravnati članice pri izvajanju osebne kontrole na notranjih in zunanjih mejah EU. Zakonik med drugim potrjuje načelo prehajanja zunanje meje EU za državljane tretjih držav s potnimi listi.

5. december - Notranji ministri EU na zasedanju v Bruslju prižgejo zeleno luč za portugalski predlog SIS I za vse. V skladu z novo časovnico je za ciljni datum odprave nadzora na kopenskih in morskih mejah postavljen konec decembra 2007, na letališčih pa konec marca 2008.

## LETO 2007

27. marec - Portugalska novim članicam EU, ki vstopajo v schengensko območje brez nadzora na notranjih mejah, tudi Sloveniji, izroči simbolni paket programske opreme za t. i. projekt SIS I za vse.

12. april - Vlada sprejme sklep o imenovanju medresorske delovne skupine za ureditev mejnih prehodov na notranjih mejah EU po ukinitvi mejne kontrole.



26. maj - Sklenjeno je testiranje sistema SIS I za vse.

7. junij - Evropski parlament glasuje za razširitev schengenskega območja na devet novih članic EU, tudi Slovenijo. Parlament podpre predlog Sveta EU o uporabi SIS I za vse.

21. in 22. junij - Evropski svet v Bruslju potrdi širitev schengenskega območja v skladu z zastavljeno časovnico ter odpravo nadzora nad notranjimi kopenskimi in morskimi mejami v EU konec decembra, na zračnih mejah pa marca leta 2008.

2. in 3. julij - Ponovna schengenska evalvacija na letališču Brnik.

9. julij - Odprtje prve faze novega potniškega terminala ljubljanskega letališča, ki dobi novo uradno ime Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana. Slovenija je zgradila terminal in tako odpravila pomanjkljivosti pri izpolnjevanju schengenskih standardov.

1. september - Slovenija začne uporabljati SIS I za vse.

15. in 17. september - Evalvacija uporabe sistema SIS I za vse.

18. september - Notranji ministri EU sprejmejo odločitev, da bodo lahko hrvaški državljani v Slovenijo, Italijo in Madžarsko tudi po širitvi schengenskega prostora vstopali z osebnimi izkaznicami, poleg katerih pa bodo morali imeti s seboj tudi posebne kartone z osebnimi podatki, ki jih bo treba žigosati ob vstopu v državo in izstopu iz nje.

6. november - Portugalsko predsedstvo EU sporoči, da se bo schengenska širitev predvidoma zgodila minuto čez polnoč v noči z 20. na 21. december.

8. november - Svet EU sprejme politično odločitev, da je vseh devet kandidatov za schengensko širitev, med njimi tudi Slovenija, pripravljenih na odpravo nadzora na svojih notranjih mejah EU tako glede fizičnega varovanja meje kot tudi za uporabo schengenskega informacijskega sistema.

12. do 15. novembra - Evropski parlament na plenarnem zasedanju v Strasbourgu potrdi predlog sklepa Sveta EU o širitvi schengenskega območja na devet novih članic.

6. december - Notranji ministri EU sprejmejo dokončno odločitev o širitvi schengenskega območja.

21. december ob polnoči - Širitev schengenskega območja na devet novih članic EU, tudi Slovenijo. Nadzor bo odpravljen na kopenskih in morskih notranjih mejah.

LETO 2008

30. marec 2008 - Odprava nadzora na zračnih notranjih mejah.

### 3.2 DRŽAVE ČLANICE SCHENGNA

Pet podpisnic obeh schengenskih sporazumov (Belgija, Nizozemska, Luxembourg, Nemčija in Francija) je leta 1995 skupaj s Portugalsko in Španijo vzpostavilo schengensko območje. Avstrija, Grčija in Italija so sporazum in konvencijo začele izvajati konec leta 1997, leta 2001 pa so se območju pridružile še Danska, Finska in Švedska. Skupaj z njimi sta v schengen vstopili še dve državi, ki nista članici EU, in sicer Islandija in Norveška.

V noči z 20. na 21. december 2007 se je v schengensko območje vključilo tudi devet držav članic, ki so v EU vstopile 1. maja 2004: Češka, Estonija, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska, Slovaška in Slovenija.

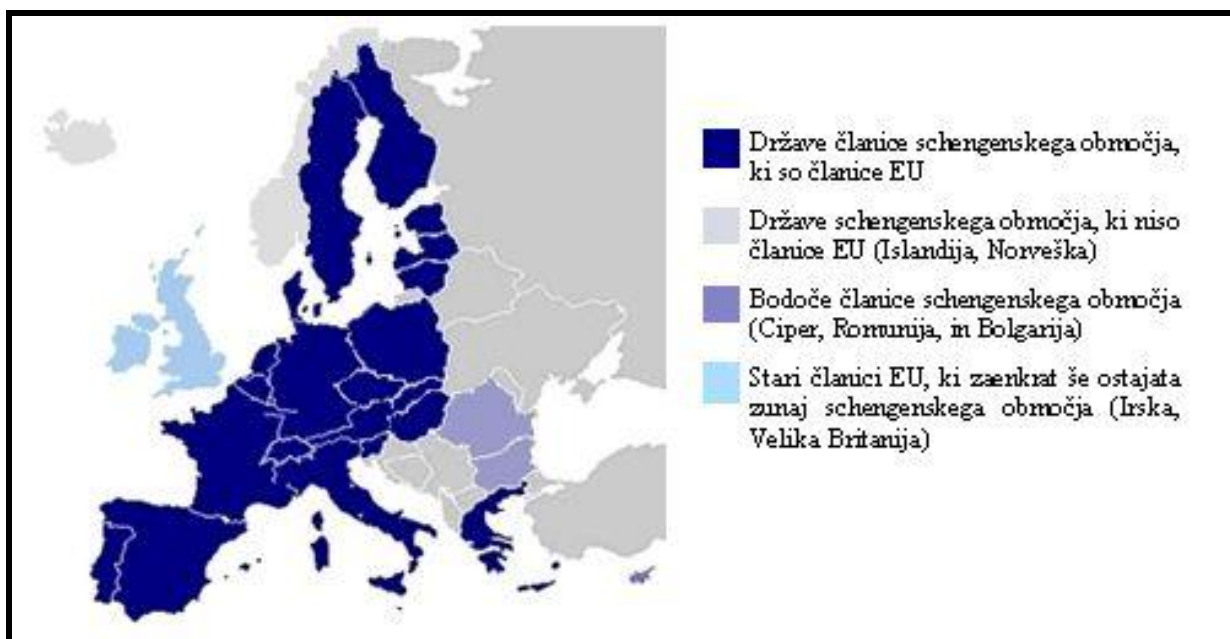
12. decembra 2008 je v schengensko območje vstopila tudi Švica, ki je s tem postala 25. članica schengenskega območja. Švica ima enak pridružitveni status kakor Norveška in Islandija, ki prav tako nista članici EU. Z vstopom v schengensko območje je Švica odpravila nadzor na kopenskih mejah, nadzor na zračnih mejah pa je bil odpravljen 1. aprila 2009.

Določbe schengenskega pravnega reda tako od 21. decembra 2007 v celoti izvajajo naslednje države: Avstrija, Belgija, Češka, Danska, Estonija, Finska, Francija, Grčija, Nemčija, Italija, Islandija, Latvija, Litva, Luksemburg, Madžarska, Malta, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugalska, Slovaška, Slovenija, Španija, Švedska, od 12. decembra 2008 pa tudi Švica.

Državi članici EU, ki sta še vedno izvzeti iz schengenskega območja, sta Velika Britanija in Irska, ki sta se odločili za ohranitev mejnih kontrol na mejah z drugimi državami članicami EU. Kljub temu državi izvajata nekatere določbe o policijskem in pravosodnem sodelovanju v kazenskih zadevah (Slovenija. Doma v Evropi, 15. 4. 2009).

Prav tako sta iz schengenskega območja izvzeti tudi Bolgarija in Romunija, ki sta 1. januarja 2007 postali članici EU.

**Slika 2 – Države, za katere se uporabljajo schengenska pravila**



Vir : Slovenija. Doma v Evropi (15. 4. 2009)

## **4     NORMATIVNA UREDITEV ZRAČNIH MEJA**

Predstavitev zakonske ureditve zračnih meja oz. mejne kontrole na mednarodnih letališčih je pomembna, ker so z njo neposredno ali posredno predstavljene in urejene notranje zračne meje kot tudi ukinitve mejne kontrole na notranjih oz. schengenskih letih.

V poglavju so predstavljene samo bistvene določbe, ki se nanašajo na mejno kontrolo na mednarodnih letališčih in na odpravo mejne kontrole na zračnih notranjih mejah. Proučena je mednarodna zakonodaja, ki je zavezujoča za države članice in se uporablja neposredno. Države članice z nacionalno zakonodajo podrobneje uredijo posamezna vprašanja, ki pa ne smejo biti v nasprotju z normativno ureditvijo Skupnosti.

Najpomembnejši akt, ki ureja področje mejne kontrole, je Zakonik o schengenskih mejah, predstavljeno pa je tudi bistvo slovenske zakonodaje. Nacionalne zakonodaje ostalih držav članic niso navedene, ker so pravila in postopki urejeni zelo podobno v skladu z zakonodajo EU.

### **4.1   MEDNARODNI AKTI**

#### **4.1.1   Zakonik o schengenskih mejah**

Uredba Evropskega parlamenta in Evropskega sveta z dne 15. marca 2006 o Zakoniku Skupnosti o pravilih, ki urejajo gibanje oseb prek meja (Zakonik o schengenskih mejah) določa enotne standarde in postopke, po katerih se morajo ravnati države članice pri izvajanju osebne kontrole na notranjih in zunanjih mejah EU.

Ta uredba natančno opredeljuje pravila, obveznosti, postopke in standarde pri mejni kontroli in nadzoru zunanje meje EU, ki skupaj s t. i. izravnalnimi ukrepi pomenijo protitež ukinitvi mejne kontrole na notranjih mejah. Velja neposredno v vseh članicah schengenskega prostora. V skladu s temo diplomskega dela je poudarek na določbah, ki govorijo o notranjih, predvsem zračnih mejah.

Že v uvodnih točkah je zapisano, da sprejemanje ukrepov, s katerimi se zagotavlja prehajanje notranjih meja brez kontrole predstavlja le del ciljev EU. Tako se uresničuje območje brez notranjih meja, na katerem je zagotovljeno prosto gibanje oseb. Ustanovitev takšnega območja, v katerem se lahko osebe svobodno gibljejo, pa spremljajo tudi drugi ukrepi. Takšen ukrep je skupna politika prehajanja zunanjih meja.

Nadzor meje ni samo v interesu države članice, na katere zunanjih mejah se opravlja, temveč tudi v interesu vseh držav članic, ki so odpravile nadzor meje na svojih notranjih mejah. Nadzor meje bi moral pomagati v boju proti nezakonitemu priseljevanju in trgovini z ljudmi in preprečiti katero koli grožnjo notranji varnosti, javnemu redu, javnemu zdravju in mednarodnim odnosom držav članic.

Ta uredba ne posega v opravljanje kontrole v skladu s splošnimi pristojnostmi policije in varnostne osebne kontrole, ki je povsem enake tisti, ki se izvaja pri notranjih letih in možnosti držav članic, da izvajajo izredno kontrolo prtljage v skladu z Uredbo Sveta o odpravi nadzora in formalnosti za ročno in oddano prtljago na letih znotraj Skupnosti. Prav tako ne posega v nacionalno zakonodajo o nošenju potnih ali osebnih listin ali v obveznost, da morajo osebe uradno obvestiti pristojne organe, da se nahajajo na območju določene države članice.

V splošnih določbah govori 1. člen o tem, da ta uredba določa, da se osebe pri prehajanju notranjih meja držav članic EU ne kontrolirajo. Določa tudi pravila za izvajanje kontrole oseb pri prehajanju zunanjih meja držav članic EU.

V 2. členu, kjer so opredeljeni pojmi, so letališča držav članic, namenjena notranjim letom, opredeljena kot notranje meje. Notranji let je opredeljen kot kateri koli let, izključno na ali iz ozemlja držav članic, brez pristajanja na ozemlju tretje države.

3. člen opredeljuje področje uporabe te uredbe in določa, da se uporablja za vse osebe, ki prehajajo notranje ali zunanje meje držav članic, ne da bi posegal v pravice oseb, ki uživajo pravico Skupnosti do prostega gibanja ter pravice beguncev in oseb, ki zaprosijo za mednarodno zaščito, zlasti glede nevrčanja.

V I. poglavju Naslova II so določena pravila prehajanja zunanjih meja in pogoji za vstop. V 4. členu je določeno, da morajo države članice uradno obvestiti Komisijo o seznamu svojih mejnih prehodov, kar velja tudi za mednarodna letališča. V 5. členu so določeni pogoji za vstop državljanov tretjih držav, ki so podrobneje opisani v naslednjih poglavjih.

II. poglavje govori o nadzoru zunanjih meja in zavrnitvi vstopa. Podrobno je opredeljeno izvajanje mejnih kontrol, mejna kontrola oseb, temeljna in temeljita mejna kontrola, delna opustitev mejne kontrole, ločene steze za državljane Unije in državljane tretjih držav, žigosanje potnih listin slednjih ter zavrnitev vstopa. Tudi te določbe so navedene in obrazložene v naslednjih poglavjih.

Naslov III govori o notranjih mejah. V prvem poglavju tega naslova, ki govori o odpravi nadzora na notranjih mejah, je v 20. členu določeno, da se notranje meje lahko prehajajo na kateri koli točki brez opravljanja mejne kontrole oseb ne glede na njihovo državljanstvo.

V 21. členu je določeno, da odprava nadzora na notranjih mejah ne vpliva na varnostno kontrolo oseb, ki jo v skladu z zakonodajo vsake države članice na letališčih izvajajo pristojni organi pod pogojem, da se ta kontrola izvaja tudi pri osebah, ki potujejo znotraj države članice. Varnostno kontrolo opravlja letališko osebje oz. letališka varnostna služba pri vseh odhodnih letih ne glede na državljanstvo potnikov in ne glede na to, ali gre za notranji ali zunanji let. Bistvo varnostne kontrole oseb je zagotovitev varnosti na letalu s poudarkom na preprečevanju vnosa nevarnih predmetov na letalo. Pri prihodu letal se varnostna kontrola ne opravlja.

V Prilogi IV Zakonika so določena posebna pravila za različne vrste meja in različne vrste prevoznih sredstev, ki se uporabljajo pri prehodu meja držav članic. 2. poglavje govori o zračnih mejah. Tukaj je pomembno določilo, da pristojni organi države članice zagotovijo, da upravljavec letališča sprejme potrebne ukrepe za fizično ločevanje potnikov iz notranjih letov od tistih iz ostalih letov. V ta namen je treba na vseh mednarodnih letališčih vzpostaviti ustrezno infrastrukturo.

Tukaj je tudi opisano, po kakšnem postopku se določi kraj, kjer se izvaja mejna kontrola. Ta pravila so pomembna, ker posredno opredeljujejo notranje lete, pri katerih se mejna kontrola ne opravlja, in sicer:

- Pri potnikih na letih iz tretjih držav, ki se vkrcajo na notranji let, se vstopna kontrola opravi na letališču prihoda leta iz tretje države.
- Pri potnikih na notranjih letih, ki letijo v tretjo državo (tranzitni potniki), se izstopna kontrola opravi na letališču odhoda tega leta v tretjo državo. Pri letih iz ali v tretje države brez tranzitnih potnikov in letih z več pristanki na letališčih držav članic, kadar se potuje z istim letalom, se pri potnikih na letu iz ali v tretje države, če ni predhodnega ali naknadnega transferja na ozemlju držav članic, vstopna kontrola opravi na letališču prihoda in izstopna kontrola na letališču odhoda.
- Pri potnikih, ki letijo iz ali v tretje države z več kot enim pristankom na ozemlju držav članic in kadar se potuje z istim letalom (tranzitni potniki), in pod pogojem, da se potniki ne morejo vkrcati na letalo na liniji znotraj ozemlja držav članic, se vstopna kontrola opravi na letališču prihoda in izstopna kontrola na letališču odhoda.
- Kadar letalski prevoznik lahko za lete iz tretjih držav z več pristanki na ozemlju držav članic vkrcata potnike samo za preostali del leta znotraj tega ozemlja, se pri potnikih izstopna kontrola opravi na letališču odhoda in vstopna kontrola na letališču prihoda.
- Kontrola potnikov, ki so med temi pristanki že na letalu in se niso vkrcali na ozemlju držav članic, se vstopna kontrola opravi na letališču prihoda in izstopna kontrola na letališču odhoda. Obrnjen postopek se uporabi za kategorijo letov, kjer je ciljna država tretja država.

#### **4.1.2 Skupni schengenski priročnik**

Skupni schengenski priročnik opredeljuje zračne meje v tretjem poglavju, v katerem so navedena skupna pravila o različnih prevoznih sredstvih za prehod zunanjih meja. V tretjem podpoglavju je opredeljena kontrola mednarodnega civilnega zračnega prometa.

Tukaj je najprej citiran četrti člen Konvencije, ki pogodbenicam nalaga, da zagotovijo, da se od leta 1993 naprej za potnike in njihovo ročno prtljago na letih iz tretjih držav pri prestopu na notranje lete vstopna kontrola opravi na letališču, na

katerega ima prihod zunanji let. Za potnike in njihovo ročno prtljago na notranjih letih, ki prestopijo na lete za tretje države, se izstopna kontrola opravi na letališču, s katerega ima odhod zunanji let.

Pogodbenice so dolžne sprejeti potrebne ukrepe, da zagotovijo izvajanje kontrol v skladu s prejšnjim odstavkom. Ta pravila ne vplivajo na kontrole oddane prtljage. Take kontrole se izvajajo bodisi na letališču v namembnem kraju bodisi na letališču odhoda.

V tem poglavju so opredeljeni tudi postopki, po katerih se določi kraj, kjer se pregledujejo osebe in ročna prtljaga. Tukaj so predvsem podrobneje opredeljena pravila iz Priloge IV Zakonika o schengenskih mejah. Navedeni so tudi primeri, in sicer:

- Pri potnikih na letih izključno z ali na ozemlje pogodbenic, ki ne pristanejo na ozemlju tretje države (notranji leti), se mejna kontrola ne izvaja (primeri: Luksemburg - Pariz; Rim - Bruselj - Hamburg: ni kontrole).
- Pri potnikih na letu iz tretje države se pri prestopu na notranji let izvede vstopna kontrola na letališču, na katerega ima prihod let iz tretje države. Pri potnikih na notranjem letu se pri prestopu na let za tretjo državo (tranzitni potniki) izvede izstopna kontrola na letališču, s katerega ima odhod slednji let (primeri: New York - Pariz, prestop v Parizu za Rim (notranji let): vstopna kontrola v Parizu; Bruselj - Frankfurt (notranji let), prestop v Frankfurtu za Singapur: izstopna kontrola v Frankfurtu).
- Pri letih iz ali v tretje države brez tranzitnih potnikov in letih z več pristanki na letališčih držav članic, kadar se potuje z istim letalom, se pri potnikih na letih iz ali v tretje države, če ni predhodnega ali naknadnega prestopa na ozemlju pogodbenic, vstopna kontrola izvede na letališču prihoda in izhodna kontrola na letališču odhoda (primeri: New York - Pariz: vstopna kontrola v Parizu; Rim - Kairo: izstopna kontrola v Rimu).
- Pri potnikih na letih iz ali v tretje države z več pristanki na ozemlju pogodbenic, kadar se potuje z istim letalom (tranzitni potniki), in pod pogojem, da se potniki ne morejo vkrcati na letalo na liniji znotraj schengenskega ozemlja, se vstopna kontrola izvede na letališču prihoda in izstopna kontrola na letališču odhoda (primeri: New York - Pariz - Frankfurt - Rim, pristanka v Parizu in Frankfurtu zgolj za izkrcanje potnikov, vkrcanje za preostanek zračne linije je prepovedano: kontrola potnikov, ki se izkrcajo v Parizu, Frankfurtu ali Rimu; Hamburg - Bruselj - Pariz - Kairo, pristanka v Bruslju in Parizu zgolj za vkrcanje potnikov, izkrcanje je prepovedano: izstopna kontrola potnikov, ki se vkrcajo v Hamburgu, Bruslju ali Parizu).
- Kadar lahko letalski prevoznik za lete iz tretjih držav z več pristanki na ozemlju pogodbenic vkrci potnike zgolj za preostanek linije znotraj tega ozemlja, se pri potnikih izvede izstopna kontrola na letališču odhoda in vstopna kontrola na letališču prihoda.

- Pri potnikih, ki so med temi pristanki že na letalu in se niso vkrkali na ozemlju pogodbenic, se vstopna kontrola izvede na letališču prihoda in izstopna kontrola na letališču odhoda. Obratni postopek se za to kategorijo letov uporabi, kadar je namembna država tretja država (primeri: New York - Pariz - Frankfurt - Rim, vkrcaje dovoljeno med pristankoma v Parizu in Frankfurtu: vstopna kontrola potnikov, ki pristanejo v Parizu, Frankfurtu (vključno s tistimi, ki so se vkrkali v Parizu) ali Rimu (vključno s tistimi, ki so se vkrkali v Parizu ali Frankfurtu), in izstopna kontrola potnikov, ki se vkrcajo bodisi v Parizu bodisi v Frankfurtu; v primeru leta Hamburg - Bruselj - Pariz - Kairo, če je izkrcanje dovoljeno med pristankoma v Bruslju in Parizu, se opravi izstopna kontrola potnikov, ki se vkrcajo v Hamburgu, Bruslju ali Parizu, in vstopna kontrola potnikov, ki se izkrcajo bodisi v Bruslju bodisi v Parizu.

V istem podpoglavju so urejeni tudi kontrolni postopki na aerodromih, tj. letališčih, ki po veljavni nacionalni zakonodaji nimajo statusa mednarodnega letališča, vendar je prek njih dovoljeno usmerjanje mednarodnih letov. Tudi na teh je potrebno zagotoviti, da se v skladu s predpisi izvaja mejna kontrola potnikov, kadar gre za zunanje lete.

Praviloma na aerodromih ni potrebno urediti fizičnega ločevanja potnikov z notranjih in mednarodnih letov. Kadar je promet redek, tudi ni nujna nenehna prisotnost kontrolnega osebja, če je zagotovljeno, da je osebje lahko po potrebi pravočasno na svojih mestih.

Kadar na aerodromu ni stalno zagotovljene prisotnosti kontrolnega osebja, mora direktor aerodroma organe mejne kontrole pravočasno obveščati o prihodu in odhodu letal na letih iz ali v tretje države. Vpoklic pomožnih policistov je dovoljen, če tako predvideva nacionalna zakonodaja.

Da bi se izognili nevarnostim, je treba na letališčih in aerodromih izvajati kontrolo potnikov tudi na notranjih letih, če obstaja dvom, ali taki potniki prihajajo ali so namenjeni izključno na ozemlja pogodbenic, ne da bi pristali na ozemlju tretje države.

Navedena pravila in primeri Skupnega schengenskega priročnika so pomembni, ker posredno opredeljujejo razlike med notranjimi in zunanjimi leti. Tako je na njihovi podlagi mogoče razumeti, kdaj gre za notranje lete, pri katerih ni mejne kontrole.

#### **4.1.3 Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu (Čikaška konvencija)**

Konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu ali t. i. Čikaška konvencija je bila sprejeta v Chicagu, 7. decembra 1944. Ureja enotne varnostne standarde v civilnem letalstvu, predvsem s področja pravil v zraku, podpornih služb, prevozov potnikov in tovora, ukrepanja v izrednih primerih, preiskave letalskih nesreč, varovanja okolja, postopkov posadk ipd.



Ta konvencija je v zvezi mejne kontrole na mednarodnih letališčih zanimiva zaradi obravnave posadk civilnih letal. Konvencija obvezuje podpisnice, da vse člane posadk, ne glede na državljanstvo in morebitno vizumsko obveznost, za potrebe letenja nemoteno prečkajo mejno črto. Mejo lahko prestopajo samo z listinami, ki dokazujejo, da so člani posadke.

#### **4.1.4 Evropske uredbe in direktive**

Mejna in predvsem varnostna kontrola na schengenskih mednarodnih letališčih sta urejeni tudi s številnimi uredbami in direktivami, sprejetimi v okviru EU. Najpomembnejše so predstavljene v poglavju, ki govori o varnostni kontroli.

## **4.2 SLOVENSKA ZAKONODAJA**

V tem razdelku sta predstavljena dva slovenska temeljna predpisa, ki urejata področje zračnih meja in sta prilagojena evropskemu in predvsem schengenskemu pravnemu redu.

### **4.2.1 Zakon o letalstvu**

Zakon o letalstvu ureja posamezna vprašanja tehnične in operativne narave na področju letalstva. Na področja nadzora državne meje na mednarodnih letališčih je uvedel številne novosti, ki so predstavljene v nadaljevanju.

V 5. členu tega zakona so določene pristojnosti v zvezi z nadzorom v civilnem letalstvu, ki so bile prenešene na Ministrstvo za promet in zveze. Ta ureja in nadzoruje letalstvo v skladu s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter drugimi predpisi in pravnimi akti, ki veljajo oziroma se uporabljajo v Republiki Sloveniji na področju letalstva. Opravlja upravno-strokovne naloge, vključno z inšpekcijskimi, ter druge naloge na letalskem področju, razen nalog, za katere so pristojni organi EU.

Za posamezne naloge razen inšpekcijskih lahko minister, pristojen za promet, pooblasti za to usposobljene organizacije ali posameznike, če izpolnijo predpisane pogoje in če je zagotovljen ustrezen strokovni nadzor nad delom teh organizacij oziroma posameznikov.

V 17. členu so opredeljeni pomeni izrazov. Navedeni so samo izrazi, ki so pomembni z vidika obravnavane teme, in sicer:

- domači zračni promet je promet, pri katerem je odletno in namembno letališče oziroma vzletišče na ozemlju Republike Slovenije in pri katerem ni predviden odlet v zračni prostor druge države;

- Evropski sporazum je sporazum o pridružitvi med Republiko Slovenijo na eni strani in Evropskimi skupnostmi in njihovimi državami članicami, ki delujejo v okviru EU na drugi strani (Uradni list RS, št. 44/97 – MP, št. 13/97);
- javno letališče je letališče, ki je namenjeno in odprto za zračni promet in javni zračni prevoz;
- javni prevoz v zračnem prometu je zračni prevoz, ki je pod pogoji, ki jih določa zakon in splošni prevozni pogoji, dostopen vsakomur;
- letališče je določena kopenska ali vodna površina (vključno z objekti, napravami in opremo), ki je v celoti ali deloma namenjena za pristajanje, vzletanje in gibanje zrakoplovov;
- letališki promet je gibanje zrakoplovov na letališču oziroma vzletišču in let zrakoplova v bližini letališča oziroma vzletišča;
- letalski prevoznik pomeni podjetje za zračni prevoz z veljavno operativno licenco;
- letalsko osebje je osebje, ki upravlja z zrakoplovom ali opravlja dela v zvezi z njegovim upravljanjem, opravlja pa tudi dela, ki neposredno vplivajo na varnost zračnega prometa;
- linija v rednem javnem zračnem prevozu je serija letov med dvema ali več kraji, ki se opravljajo po redu letenja;
- mednarodni zračni promet je promet, pri katerem je predviden odlet v zračni prostor druge države;
- načrt leta so določene informacije, posredovane enotam služb zračnega prometa, ki se nanašajo na nameravani let zrakoplova ali na njegov del;
- osnovni varnostni pregled je varnostni pregled zrakoplova, osebe ali stvari, ki se opravi pred vsakim nameravanim letom v skladu z zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter varnostnimi programi po tem zakonu;
- posadka zrakoplova so osebe, ki se nahajajo na zrakoplovu med letom zaradi opravljanja del, ki zagotavljajo nemoteno in varno izvršitev leta;
- posebni varnostni pregledi in ukrepi so postopki in ukrepi v zvezi z zrakoplovi, osebami in stvarmi, ki se izvajajo na podlagi predpisanih policijskih pooblastil in v skladu z zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter varnostnimi programi po tem zakonu;
- potnik je fizična oseba, ki ima po pogodbi pravico do prevoza z zrakoplovom;
- red letenja je čas, določen za vzletanje in pristajanje zrakoplovov v rednem zračnem prevozu;
- vodja zrakoplova je pilot, ki praviloma upravlja zrakoplov in je odgovoren za varno izvršitev leta;
- varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja (v nadaljnjem besedilu: varovanje) je kombinacija ukrepov, osebja in materialnih virov za varovanje civilnega zračnega prometa pred dejanji nezakonitega vmešavanja;
- vplivna območja letališč so območje izključne rabe letališča, območje omejene rabe in območje nadzorovane rabe;
- vzletišče je določena kopenska ali vodna površina, ki je v celoti ali deloma namenjena za pristajanje, vzletanje in gibanje zrakoplovov samo določenih vrst in kategorij.

Posamezni izrazi, ki so uporabljeni v 84.a, 84.b in 189.a členu tega zakona, s katerimi se v pravni red Republike Slovenije prenaša Direktiva 2004/82/ES, imajo naslednji pomen:

- prevoznik je vsaka fizična ali pravna oseba, katere zaposlitev je izvajanje prevoza potnikov po zraku;
- zunanje meje so zunanje meje držav članic s tretjimi državami;
- mejna kontrola je kontrola, ki se izvaja na meji in je povezana izključno z namenom prehoda te meje, ne glede na ostale vidike;
- mejni prehod je vsak prehod, ki ga pristojni organi določijo za prehod zunanjih meja;
- osebni podatki, obdelava osebnih podatkov in zbirke osebnih podatkov imajo enak pomen, kot je določen z zakonom, ki ureja varstvo osebnih podatkov.

60. člen Zakona o letalstvu vodi zrakoplova nalaga dolžnost, da takoj po pristanku policiji nudi nujno strokovno pomoč in ji daje obvestila, kadar ta to zahteva v skladu s svojimi zakonskimi pooblastili.

84. člen govori, da mora letalski prevoznik, ki pripelje tujca, ki ne izpolnjuje zakonskih pogojev za vstop v državo, tako osebo odpeljati iz države v času, ki mu ga določi pristojna organizacijska enota policije. Vse stroške, ki nastanejo v zvezi s tem (nastanitev, oskrba, prevoz), krije letalski prevoznik. Kršitev je tudi sankcionirana, vendar pa ta določba ne velja za notranje lete.

84.a člen prevoznikom v letalstvu nalaga, da morajo na zahtevo organov, pristojnih za izvajanje mejne kontrole oseb na zunanjih mejah, do konca prijave potnikov na let sporočiti podatke o potnikih, ki jih bodo prepeljali na določeni mejni prehod, preko katerega bodo te osebe vstopile na ozemlje države članice EU. Sporočijo se naslednji podatki:

- številka in vrsta uporabljene potne listine,
- državljanstvo,
- osebno ime oziroma celotna imena,
- datum rojstva,
- mejni prehod vstopa na ozemlje držav članic,
- oznaka prevoza,
- čas odhoda in prihoda prevoza,
- skupno število potnikov, ki se prevažajo,
- začetno mesto vkrcanja.

Sporočanje zgoraj navedenih podatkov ne izključuje obveznosti prevoznikov iz 26. člena Schengenske konvencije, ki določa, da se pogodbenice v skladu z obveznostmi, ki izhajajo iz njihovega pristopa k Ženevski konvenciji o statusu beguncev z dne 28. julija 1951, kakor je bila spremenjena z Newyorškim protokolom z dne 31. januarja 1967, zavezujejo v svojo nacionalno zakonodajo vključiti naslednja pravila:

- Če je tujcem zavrnen vstop na ozemlje ene od pogodbenic, zanje odgovarja prevoznik, ki jih je po zračni, morski ali kopenski poti pripeljal na zunanjo mejo. Na zahtevo organov za nadzor meje mora prevoznik tujce vrniti v tretjo državo, iz katere jih je pripeljal, ali v tretjo državo, ki je izdala potno listino, s katero so potovali, ali v katero koli drugo tretjo državo, ki jih je pripravljena sprejeti.
- Prevoznik mora sprejeti vse potrebne ukrepe, da zagotovi, da ima tujec, ki ga je pripeljal po zračni ali morski poti, potrebne potne listine za vstop na ozemlja pogodbenic.
- Pogodbenice se v skladu z obveznostmi, ki izhajajo iz njihovega pristopa k Ženevski konvenciji, obvezujejo s svojim ustavnim pravom uvesti kazni za prevoznike, ki na njihova ozemlja iz tretje države po zračni ali morski poti pripeljejo tujce, ki nimajo potrebnih potnih listin.
- Ta pravila Schengenske konvencije ne veljajo za notranje lete.

V 89. členu, ki govori o službah na letališču, je opredeljeno, da se glede na referenčno kodo, kategorijo in namen letališča ter glede na obseg zračnega prometa mora na javnem letališču organizirati letališke službe, ki se glede na način in namen opravljanja delijo na obvezne in druge letališke službe. Med obvezne sodijo tudi služba varovanja ter službe zemeljske obravnave zrakoplovov, potnikov in stvari oziroma storitev zemeljske oskrbe. Med drugimi službami sta navedeni tudi policija in carina.

Kot dodaten pogoj za uporabo določenih letališč iz 91. člena izhaja obveznost, da morajo biti na javnem letališču zagotovljeni prostorski in drugi pogoji za delo organov za notranje zadeve, carinskih organov in inšpekcijskih služb ter navigacijskih služb zračnega prometa, če je za obratovanje letališča to potrebno. Na javnem letališču, ki je namenjeno za mednarodni zračni promet (mednarodno letališče), morajo biti za navedene organe zagotovljeni vsi predpisani pogoji.

126. člen govori o pravici nošenja orožja in nevarnih predmetov na javnem letališču, ki je v osnovi dana le policistom in pooblaščenim uradnim osebam carinske službe. Možne so tudi izjeme, če je to potrebno zaradi zagotavljanja varnosti. O posamezni izjemi odloči vlada s sklepom.

V 127. členu so opredeljene pristojnosti v zvezi z izvajanjem varnostnih pregledov in varovanjem. Na javnem letališču morajo biti zagotovljene ustrezne površine, prostori in oprema za varnostne preglede zrakoplovov, potnikov, prtljage, letalskega tovora in stvari. Določeni pa morajo biti tudi javni deli letališča, nadzorovani deli letališča, varnostna območja omejenega gibanja, kritični deli varnostnih območij omejenega gibanja in, če je potrebno, tudi druga varnostno pomembna območja letališča. Obratovalec javnega letališča mora skladno z letalskimi varnostnim programi zagotoviti zlasti naslednje tehnično-tehnološke pogoje varovanja:

- površine na letališču, potrebne za varnostne preglede zrakoplovov;
- prostore in opremo, potrebno za osnovne in posebne varnostne preglede potnikov, prtljage, letalskega tovora in drugih oseb ter stvari, ki vstopajo ali se vnašajo na varnostna območja omejenega gibanja, kritične dele varnostnega območja

omejenega gibanja in, če so določena, druga varnostno pomembna območja letališča;

- osnovne varnostne preglede potnikov, prtljage in stvari ter drugih oseb, ki vstopajo na varnostna območja omejenega gibanja;
- prostore in opremo za nastanitev in oskrbo tujcev, ki ne izpolnjujejo zakonskih pogojev za vstop v državo, ter za druge posebne kategorije potnikov, na primer za osebe, ki so v nameravanem času prevoza v postopku prisilne odstranitve tujca oziroma je prevoz potreben v zvezi s kazenskim postopkom ali izvršitvijo pravnomočne obsodbe;
- varovanje javnih in nadzorovanih delov letališča razen uradnih prostorov policije, carine in drugih državnih organov, če to s temi organi s pogodbo ni urejeno drugače;
- prostorske in druge pogoje pristojnih organov za nadzor izvajanja varovanja;
- javni in nadzorovani deli letališča, varnostna območja omejenega gibanja, kritični deli varnostnega območja omejenega gibanja in druga varnostno pomembna območja letališča iz prvega odstavka tega člena se določijo z letalskim varnostnim programom za Republiko Slovenijo in varnostnim programom javnega letališča ter morajo biti opredeljena tudi v obratovalnem dovoljenju javnega letališča.

#### **4.2.2 Zakon o nadzoru državne meje**

Zakon o nadzoru državne meje določa organizacijo in način opravljanja nadzora državne meje, izvajanje policijskih ukrepov v notranjosti in mednarodno policijsko sodelovanje. Ta zakon določa tudi pristojne organe v Republiki Sloveniji za izvajanje Zakonika o schengenskih mejah ter sankcije za kršitve njegovih določb. Za nadzor državne meje po tem zakonu se štejejo dejavnost in ukrepi iz Zakonika o schengenskih mejah.

V 3. členu so opredeljeni izrazi, pri čemer je v zvezi z vidika obravnavane teme pomemben predvsem izraz državna meja, ki je opredeljen kot kopenska in morska meja, ter letališče in pristanišče, preko katerih poteka mednarodni promet.

4. člen določa, da je za nadzor državne meje pristojna policija.

V 5. členu, ki govori o pooblastilih, je določeno, da imajo za opravljanje nalog nadzora državne meje policisti pooblastila, ki jih predpisuje ta zakon, pooblastila, ki jih predpisujejo drugi zakoni, ter pooblastila, ki izhajajo iz pravnega reda EU.

16. člen opredeljuje tranzitni promet in določa, da za osebe, ki državno mejo prečkajo v zračnem prometu, ne velja obveznost mejne kontrole, če po pristanku na letališču brez odlašanja znova odletijo in v tem vmesnem času ne zapustijo zračnega plovila ali če gre za prelet zračnega plovila brez vmesnega pristanka.

V 21. členu je določeno, da morajo biti mejni prehodi urejeni tako, da omogočajo smotno, učinkovito in ekonomično delovanje služb na mejnem prehodu. Upravljalci letališč morajo z ustreznimi objekti in organizacijskimi ukrepi poskrbeti, da lahko policija opravlja mejno kontrolo. Upravljalci morajo policiji zagotoviti ustrezne

službene prostore in zadostno število parkirnih mest, brezplačno omogočiti dostop do svojih objektov in naprav, zagotoviti brezplačen prevoz pri opravljanju nalog in takoj, ko je mogoče, brezplačno sporočiti vozne rede, rede letenja in vsa dejanska prometna gibanja.

22. člen opredeljuje območje mejnega prehoda in določa, da območje mejnega prehoda na letališču v soglasju z direktorjem Direktorata za civilno letalstvo Republike Slovenije z odločbo določi direktor pristojne policijske uprave. Območje mejnega prehoda na zunanji meji z odločbo določi direktor policijske uprave s soglasjem direktorja pristojnega carinskega urada.

V. poglavje govori o mejni kontroli in opredeljuje obveznost podreditve mejni kontroli, kontrolo potnikov, prevoznega sredstva in stvari, zadržanje oseb ter ostale postopke in ukrepe pri opravljanju mejne kontrole. Ker pa se mejna kontrola opravlja samo na neschengenskih letih, te določbe ne bodo podrobneje predstavljene. Obveznosti letalskih potnikov in pravila glede mejne kontrole potnikov ter stvari oz. prtljage so enaka pravilom pri prehodu meje z drugimi prevoznimi sredstvi.

V VII. poglavju je opredeljena začasna ponovna uvedba nadzora na notranjih mejah. V skladu z II. poglavjem III. naslova Zakonika o schengenskih mejah o začasnem ponovnem nadzoru odloči vlada na predlog ministra, pristojnega za notranje zadeve.

X. poglavje govori o pristojnih organih za izvajanje Zakonika o schengenskih mejah.

V prehodnih in končnih določbah je v 51. členu določeno, da se na notranjih mejah ne uporabljajo določbe tega zakona o prestopu državne meje in mejni kontroli razen ob začasni ponovni uvedbi nadzora na notranjih mejah, ki je opredeljena v 36. členu.

Proučena slovenska predpisa sta bistvenega pomena za razumevanje, kako je slovenska zakonodaja prilagojena evropskemu, predvsem pa schengenskemu pravnemu redu na področju mejne kontrole na zunanjih in notranjih mejah. V skladu z obravnavano tematiko je bil dan poudarek na zračnih notranjih mejah.

## **5 UKINITEV MEJNE KONTROLE NA ZRAČNIH NOTRANJIH MEJAH V NOVIH ČLANICAH EU**

Z ukinitvijo mejne kontrole na notranjih letih je bila zaključena širitev schengenskega prostora na Slovenijo, Madžarsko, Češko, Slovaško, Poljsko, Litvo, Latvijo, Estonijo in Malto, ki se je začela 21. decembra 2007 z odpravo nadzora na kopenskih in morskih mejah med novinkami in starimi državami članicami schengenskega prostora.

Do zamika pri odpravi nadzora na zračnih mejah je prišlo, ker je odprava kontrole možna le ob spremembi letalskih vozniških redov, to pa je dvakrat letno, in sicer spomladi in jeseni. Sistem je namreč zelo občutljiv na velike spremembe, in zato lahko na isti dan, kot se vnašajo spremembe letov in vsega ostalega, tudi letališča vstopijo v ta informacijski sistem. V nasprotnem primeru bi lahko prišlo do zmede in napak v sistemu, zaradi česar bi lahko nastala tudi gospodarska škoda.

Zamik torej ni bil povezan s pripravljenostjo letališč, na katerih je bilo potrebno predhodno zagotoviti ločevanje potnikov na schengenskih in neschengenskih letih in prilagoditi infrastrukturo zaradi izpolnjevanja schengenskih standardov.

### **5.1 LOČEVANJE POTNIKOV**

Ukinitev mejne kontrole na zračnih notranjih mejah oziroma uveljavitev schengenskega režima na letališčih zahteva strogo ločevanje potnikov na notranjih schengenskih letih od ostalih potnikov v mednarodnem prometu. Pravila schengenskega nadzora zračne zunanje meje EU namreč zahtevajo tudi zelo dodelano tehnologijo mejne kontrole na letališčih, ki so istočasno mejni prehodi na zunanji schengenski meji (za lete zunaj schengenskega območja) in mesto prehajanja notranjih meja brez mejne kontrole (ko gre za lete z letališč na schengenskem območju). Poleg tega je bilo potrebno opraviti tudi ločitev med državljani in nedravljanji EU ter tako ločiti potnike, za katere velja carinska kontrola, od tistih, za katere to ne velja. Schengenski prostor in prostor EU se ne pokrivata v popolnosti. Takšna izjema je na primer Norveška, ki je obratno kot Velika Britanija članica schengna, ne pa tudi EU. Potniki za Norveško so tako, čeprav gre za let znotraj schengna, carinsko obravnavani, potniki za Veliko Britanijo pa so obravnavani le s stališča mejne kontrole. Med članicami EU, ki niso v schengenskem območju, so še Irska, Bolgarija, Romunija in Ciper, med nečlanicami EU v schengenskem območju pa Norveška, Islandija in Švica.

### **5.2 MEJNA KONTROLA NA NESCHENGENSKIH LETIH**

Ob ukinitvi mejne kontrole na notranjih letih je ključnega pomena izvajanje mejne kontrole po schengenskih standardih na zunanjih oziroma neschengenskih letih. Na zunanjih letih se mejna kontrola opravi pri vseh potnikih ne glede na državljanstvo.

Prav tako se mejna kontrola izvaja na transfernih letih, saj se v schengenskem režimu mejna kontrola opravi na prvi vstopni točki, kjer potnik vstopa v schengenski prostor.

V skladu s schengenskim pravnim redom se na mednarodnih letališčih (na zunanjih letih) zagotovijo ločene steze za osebe, ki uživajo pravico Skupnosti do prostega gibanja (državljeni EU, EGP in Švice ter njihovi družinski člani) in državljane tretjih držav.

### **5.2.1 Temeljna mejna kontrola**

Za osebe, ki uživajo pravico Skupnosti do prostega gibanja se opravi temeljna mejna kontrola, pri čemer se ugotovi njihova identiteta na podlagi predložitve njihovih potnih listin. Pri temeljni mejni kontroli gre za hitro in enostavno preverjanje, po potrebi z uporabo tehničnih naprav in preverjanjem informacij izključno glede ukradenih, protipravno odtujenih, izgubljenih in neveljavnih listin v ustreznih zbirkah podatkov, veljavnosti listine, ki dovoljuje zakonitemu imetniku prehod meje in ugotavljanja znakov ponarejanja ali prenehanja. Vendar pa lahko mejni policisti pri opravljanju temeljne mejne kontrole naključno preverjajo v nacionalnih in evropskih zbirkah podatkov, da se prepričajo, da oseba ne predstavlja resnične, neposredne in dovolj resne grožnje notranji varnosti, javnemu redu, mednarodnim odnosom držav članic ali grožnjo javnemu zdravju (ZSCH, 7. člen).

### **5.2.2 Temeljita mejna kontrola**

Pri državljanih tretjih držav se pri vstopu in izstopu opravi temeljita mejna kontrola.

Temeljita mejna kontrola pri vstopu obsega preverjanje pogojev za vstop državljanov tretjih držav. Posedovati morajo veljavno potno listino in vizum, če se ta zahteva, upravičiti morajo namen in pogoje nameravanega bivanja in imeti zadostna sredstva za preživljanje za čas nameravanega bivanja in za vrnitev. Preveriti je potrebno če, ne gre za osebe, za katere je bil razpisan ukrep v SIS zaradi zavrnitve vstopa, da ne predstavljajo grožnje javnemu redu, notranji varnosti, javnemu zdravju ali mednarodnim odnosom katere koli države članice, zlasti če ni bil razpisan noben ukrep v nacionalni zbirki podatkov držav članic za zavrnitev vstopa na isti podlagi.

Temeljita kontrola pri vstopu obsega preverjanje pogojev za vstop državljanov tretjih držav in, kjer je primerno, listin, ki dovoljujejo njihovo prebivanje in opravljanje poklicnih dejavnosti. To vključuje podroben pregled, ki obsega naslednje vidike:

- preverjanje, ali državljan tretje države poseduje ustrezno veljavno listino za prehod meje, po potrebi tudi z zahtevanim vizumom ali dovoljenjem za prebivanje;
- temeljit pregled potne listine zaradi iskanja znakov ponarejanja ali prenehanja;
- pregled vstopnih in izstopnih žigov na potni listini, da se s primerjavo datumov vstopa in izstopa preveri, ali oseba ni prekoračila najdaljšega dovoljenega trajanja bivanja na ozemlju držav članic;



- preverjanje v zvezi s točkami odhoda in namembnega kraja državljan tretje države ter namena predvidenega bivanja in po potrebi tudi preverjanje ustreznih dokazil;
- preverjanje, ali ima državljan tretje države zadostna sredstva za preživljanje za trajanje in namen predvidenega bivanja, za vrnitev v njegovo matično državo ali tranzit v tretjo državo, kjer bo zagotovo sprejet, ali če lahko ta sredstva zakonito pridobi;
- preverjanje, ali državljan tretje države in predmeti, ki jih ima s seboj, ne bodo ogrozili javnega reda, notranje varnosti, javnega zdravja ali mednarodnih odnosov katere koli države članice.

Takšno preverjanje vključuje neposredno preverjanje podatkov in razpisanih ukrepov za osebe in po potrebi predmetov v SIS in nacionalnih zbirkah podatkov ter ukrepanje, če je potrebno, na podlagi razpisanih ukrepov.

Temeljita kontrola pri izstopu pa obsega:

- preverjanje, ali državljan tretje države poseduje ustrezno veljavno listino za prehod meje;
- preverjanje potne listine zaradi iskanja znakov ponarejanja ali prenarejanja;
- kadar je to mogoče, preverjanje, ali državljan tretje države ne predstavlja grožnje javnemu redu, notranji varnosti ali mednarodnim odnosom katere koli države članice;
- ali oseba poseduje veljaven vizum, če se ta zahteva, razen če poseduje veljavno dovoljenje za prebivanje;
- ali oseba ni prekoračila najdaljšega dovoljenega trajanja bivanja na ozemlju države članice;
- preverjanje razpisanih ukrepov za osebe in predmete vključene v SIS in poročila v nacionalnih zbirkah podatkov.

### **5.3 FORMALNOSTI ZA POTNIKE NA NOTRANJIH LETIH**

Z odpravo mejnega nadzora na notranjih schengenskih mejah se pri potnikih na notranjih letih ne opravlja mejna kontrola. Policije na teh terminalih ni. Kljub temu pa morajo imeti potniki pri sebi osebni dokument, bodisi potni list bodisi osebno izkaznico, kot to velja tudi sicer za potovanja znotraj schengenskega prostora. Ob odhodu letala se pri vseh potnikih opravi varnostna kontrola, ki jo opravlja varnostna služba oz. letališko osebje. Poleg tega lahko policija na letališčih še vedno, če za to obstajajo razlogi, opravi kontrolo v okviru t. i. izravnalnih ukrepov.

#### **5.3.1 Razlika pri postopkih ob prihodu in odhodu notranjega leta**

Z ukinitvijo mejne kontrole na notranjih letih je postopek za potnike poenostavljen, obstajajo pa razlike glede postopka na letališču ob prihodu oz. odhodu notranjega leta.

Najenostavnejši je postopek za potnike pri prihodu letala. Tako se ob prihodu notranjega leta potniki izkrcajo, vzamejo prtljago in z letališča načeloma preprosto odidejo brez kakršnekoli kontrole.

Z odpravo mejnega nadzora pa ni odpravljen tudi varnostni nadzor na letališčih. Odhajajoči potniki morajo tudi na notranjih letih še vedno opraviti varnostno kontrolo, ki pa jo opravlja varnostna služba oz. letališko osebje. Namenjena je izključno zagotavljanju varnosti na letalu.

### **5.3.2 Varnostna kontrola**

Varnostna kontrola se izvaja z namenom preprečitve vnosa nevarnih predmetov in snovi mimo varnostno kontrolnih točk na letališčih in potem na letalo. Obsega rentgenski pregled prtljage, pregled s prehodnim detektorjem kovin (detektorska vrata) in osebni oz. ročni pregled, po potrebi s pomočjo ročnega detektorja kovin.

Zaradi zagotovitve poenotenja varnostnih ukrepov znotraj EU in večje varnosti za potnike in civilno letalstvo sta bili za področje varovanja civilnega letalstva leta 2008 sprejeti dve uredbi, ki sta obvezujoči za vse države članice. Ukrepi, pooblastila in delovanje letaliških varnostnih služb je podrobneje opredeljeno v nacionalni zakonodaji posamezne države članice, mora pa biti v skladu z uredbama EU.

Prva od teh uredb je Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva in o razveljavitvi Uredbe (ES) št. 2320/2002.

Ta uredba določa skupna pravila za zaščito civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ki ogrožajo varovanje civilnega letalstva. Zagotavlja tudi osnovo za skupno razlago določil Čikaške konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu z dne 7. decembra 1944.

S to uredbo je bila razveljavljena Uredba (ES) št. 2320/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 2002 o določitvi skupnih pravil na področju varnosti civilnega letalstva, ki je bila sprejeta zaradi dogodkov 11. septembra 2001 v Združenih državah Amerike.

V tretjem členu te uredbe so opredeljeni pojmi, izmed katerih so z vidika varnostne kontrole pomembni predvsem naslednji:

- prepovedani predmeti pomenijo orožje, razstreliva ali druge nevarne naprave, predmete ali snovi, ki se lahko uporabijo za izvedbo dejanja nezakonitega vmešavanja, ki ogroža varovanje civilnega letalstva;
- varnostni pregled pomeni uporabo tehničnih ali drugih sredstev za odkrivanje in/ali zaznavanje prepovedanih predmetov;
- varnostno območje omejenega gibanja pomeni tisto območje nadzorovanega dela letališča, kjer se poleg tega, da je dostop omejen, uporabljajo drugi standardi s področja varovanja v civilnem letalstvu;

- ročna prtljaga pomeni prtljago, namenjeno za prevoz v potniški kabini zrakoplova;
- oddana prtljaga pomeni prtljago, namenjeno za prevoz v prtljažnem prostoru zrakoplova.

4. člen govori o skupnih osnovnih standardih za varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja, ki ogrožajo varovanje civilnega letalstva. Ti so določeni v prilogi te uredbe. V prilogi je zapisano, da se vsi potniki, ki začenejo svoje potovanje, transferni in tranzitni potniki, in njihova ročna prtljaga varnostno pregledajo, da se tako prepreči vnos prepovedanih predmetov na varnostna območja omejenega gibanja in v zrakoplov. Preden se natovori na zrakoplov, se prav tako varnostno pregleda vsa oddana prtljaga. V tej prilogi so podrobno določeni tudi postopki glede varovanja letališča, varovanja letala, varnostnih pregledov potnikov in njihove ročne prtljage, varnostnih pregledov oddane prtljage, ukrepi varovanja med letom in ostali postopki za zagotavljanje varnosti na letalu.

6. člen uredbe opredeljuje ukrepe držav članic, ki so strožji od skupnih osnovnih standardov. Pri tem države članice ravnajo na osnovi ocene tveganja in skladno z zakonodajo Skupnosti. Ti ukrepi morajo biti ustrezni, objektivni, nediskriminatorni in sorazmerni tveganju, zaradi katerega se sprejemajo. Države članice so dolžne o takšnih ukrepih obvestiti Komisijo čim prej po začetku njihove uporabe, ta pa jih nato pošlje drugim državam članicam.

Druga zelo pomembna uredba je Uredba Komisije (ES) št. 820/2008 z dne 8. avgusta 2008 o določitvi ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varnost letalstva.

V tej uredbi so naštetih prepovedani predmeti. Potniki na varnostno območje omejenega gibanja in v potniško kabino zrakoplova ne smejo prinesiti naslednjih predmetov:

a) vseh vrst strelnega orožja, kakršnih koli predmetov, s katerimi je mogoče ali se zdi, da je mogoče sprožiti izstrelak ali povzročiti poškodbo, kot so med drugim:

- vse vrste strelnega orožja (pištole, revolverji, puške, šibrovke itd.),
- modeli in lažno strelno orožje,
- sestavni deli strelnega orožja (razen teleskopskih daljnogledov in vizirjev),
- zračne pištole, zračne puške in pištole na šibre,
- signalne pištole,
- startne pištole,
- otroške pištole vseh vrst,
- pištole za kroglične ležaje,
- industrijske pištole za vijačenje in žebljanje,
- samostreli,
- katapult,
- harpune in podvodne puške,
- naprave za humano klanje živali,

- naprave za omamljanje ali omrtvičenje (npr. pnevmatska pištola za govedo, balistično vodeno energetska orožja)
- vžigalniki v obliki strelnega orožja;

(b) koničastega orožja, orožja z rezilom in ostrih predmetov, koničastih predmetov ali predmetov z rezilom, s katerimi je možno povzročiti poškodbo, kot so med drugim:

- sekire in sekirice,
- puščice za lok in pikado,
- dereze,
- harpune in kopja,
- ledni cepini in ledni klini,
- drsalke,
- zaskočni in sprožni noži z rezili vseh dolžin,
- noži, vključno s ceremonialnimi noži, z rezilom, daljšim od 6 cm, iz kovine ali katerega koli drugega materiala, ki je dovolj trden, da bi ga bilo mogoče uporabiti kot orožje,
- mesarski sekači,
- mačete,
- nezaščitene britve in klini (razen varnostnih britvic ali britvic za enkratno uporabo v kaseti),
- sablje, meči in rapirji,
- skalpeli,
- škarje z rezili, daljšimi od 6 cm,
- smučarske, sprehajalne in pohodne palice,
- ninja zvezde,
- obrtniško orodje, ki bi ga bilo mogoče uporabiti kot koničasto ali zašiljeno orožje (npr. vrtala in vrtalne krone, svedri, noži za embalažo, vse žage, izvijači, odpiraki, lomilke, kladiva, klešče, cevni in matični ključji, spajkalni gorilniki);

(c) topih predmetov, kakršnih koli topih predmetov, s katerimi je mogoče povzročiti poškodbe, kot so med drugim:

- kiji za bejzbol in softball,
- palice ali gorjače, toge in prožne (npr. policijske palice in gumijevke),
- kiji za kriket,
- palice za golf,
- palice za hokej,
- palice za lacrosse,
- vesla za kajak in kanu,
- rolke,
- biljardne palice vseh vrst,
- ribiške palice,
- pripomočki za borilne veščine (npr. bokserji, palice, gorjače, cepci, nunčaki (palici, povezani z verigo), kubatoni (pestne palice), kubasaunti);

(d) eksplozivnih in vnetljivih snovi, kakršnih koli eksplozivnih in močno vnetljivih snovi, ki so nevarne za zdravje potnikov in posadke ali ogrožajo varnost letala ali premoženja, kot so med drugim:

- strelivo,
- eksplozivne kapice,
- detonatorji in vžigalniki,
- eksplozivi in eksplozivne naprave,
- modeli ali lažni eksplozivni material ali naprave,
- mine in druge vojaške eksplozivne naprave,
- ročne granate vseh vrst,
- plini in plinske jeklenke (npr. butan, propan, acetilen, kisik) v večjih količinah,
- ognjemeti, rakete vseh oblik in druga pirotehnična sredstva (vključno s pokajočimi žabicami in naboji za otroške pištole),
- nevarne vžigalice,
- izvori dima v pločevinkah ali kartušah,
- vnetljiva tekoča goriva (npr. bencin, dizelsko gorivo, tekočina za vžigalnike, alkohol, etanol),
- barve v obliki razpršila,
- terpentini in razredčila za barve,
- alkohole pijače z več kot 70-odstotno vsebnostjo alkohola;

(e) kemičnih in strupenih snovi, kakršnih koli kemičnih ali strupenih snovi, ki so nevarne za zdravje potnikov in posadke ali ogrožajo varnost zrakoplova ali premoženja, kot so med drugim:

- kisline in bazične snovi (npr. mokre baterije, ki se lahko razlijejo),
- jedke ali belilne snovi (npr. živo srebro, klor),
- razpršilci za onesposabljanje ali omamljanje (npr. obrambni razpršilci, solzilni plin),
- radioaktivni material (npr. medicinski ali komercialni izotopi),
- strupi,
- kužni ali biološko nevaren material (npr. okužena kri, bakterije in virusi),
- material, ki se lahko samovžge,
- sredstva za gašenje;

(f) tekočin, tekočin, razen če so pakirane v posameznih posodah s prostornino največ 100 ml ali enakovredno in v prozorni plastični vrečki z možnostjo ponovne zatesnitve, ki ne presega 1 litra in je primerno zapolnjena in popolnoma zaprta. Med tekočine spadajo geli, paste, losjoni, zmesi tekočih/trdnih snovi in vsebine v posodah pod pritiskom, npr. zobne paste, geli za lase, pijače, juhe, sirupi, parfumi, brivske pene, razpršila in drugi predmeti s podobno konsistenco.

Prepovedani predmeti, ki jih ni dovoljeno spraviti v oddano prtljago, so:

- eksplozivi, vključno z detonatorji, vžigalniki, ročnim granatami, minami in eksplozivi,
- plini, vključno s propanom in butanom,
- vnetljive tekočine, vključno z bencinom in metanolom,
- vnetljive trdne in reaktivne snovi, vključno z magnezijem, netilci ognja, ognjemeti in raketami,
- oksidanti in organske perokside, vključno z belili in kompleti za popravilo karoserije,
- strupene ali kužne snovi, vključno s strupom za podgane in okuženo krvjo,
- radioaktivni material, vključno z medicinskimi ali komercialnimi izotopi,
- jedke snovi, vključno z živim srebrom in avtomobilskimi akumulatorji,
- sestavni deli gorivnega sistema vozil, ki so vsebovali gorivo.

Poleg navedenega so v tej uredbi tudi druga določila glede varnosti letališča, varnosti zrakoplovov ter zaposlovanja in usposabljanja varnostnega osebja.

Pooblastila, organiziranost in delovanje letaliških varnostnih služb so ob upoštevanju določil navedenih dveh uredb urejeni v nacionalni zakonodaji posamezne države članice. Tako je za primer v Sloveniji to področje urejeno v Zakonu o letalstvu, in sicer v 127. členu tega zakona, kjer so opredeljene pristojnosti v zvezi z izvajanjem varnostnih pregledov in varovanjem. Tukaj je določeno, da morajo biti na javnem letališču zagotovljene ustrezne površine, prostori in oprema za varnostne preglede zrakoplovov, potnikov, prtljage, letalskega tovora in stvari. Določeni morajo biti tudi javni deli letališča, nadzorovani deli letališča, varnostna območja omejenega gibanja, kritični deli varnostnih območij omejenega gibanja in, če je potrebno, tudi druga varnostno pomembna območja letališča. Pooblastila varnostnega osebja pa so določena v Zakonu o zasebnem varovanju, katerega četrto poglavje govori o ukrepih in dolžnostih varnostnika.

### **5.3.3 Izravnalni ukrepi**

Tako imenovani izravnalni ukrepi izhajajo že iz Schengenskega sporazuma, saj so tvorci tega osnovnega pravnega akta na področju prostega pretoka oseb že leta 1985 predvideli potrebo po kompenzaciji (nadomestilu) varnostnega deficita, ki je v skupnem, odprtem prostoru nastal po odpravi mejnih kontrol na notranjih mejah.

V ta namen schengenske države izvajajo vrsto t. i. izravnalnih ukrepov (tj. ukrepov, ki naj izravnajo varnostni primanjkljaj, ki nujno nastane ob ukinitvi mejne kontrole na notranjih mejah). Ti ukrepi se izvajajo tako na notranjih mejah kot tudi v notranjosti posamezne države članice, pri čezmejnem policijskem sodelovanju, v okviru schengenski informacijski sistem (SIS) in skozi harmonizacijo zakonodaj držav članic, pravosodno sodelovanje v kazenskih zadevah, skupno vizumsko politiko itd.

V ta namen so bile, podobno kot v drugih državah članicah, tudi v Sloveniji konec leta 2007, na območjih ob notranji meji oz. tam, kjer je varnostna problematika to zahtevala, ustanovljene policijske postaje za izravnalne ukrepe (PPIU). Njihova osnovna naloga je odkrivati in preprečevati čezmejno kriminaliteto in nezakonito priseljevanje. Poleg teh enot pa naloge v sklopu izravnalnih ukrepov izvajajo tudi druge policijske enote.

Pravna podlaga za izravnalne ukrepe je v evropskem pravnem redu. Njegove določbe morajo biti prenesene v nacionalno zakonodajo posamezne države članice. Najpomembnejši predpis je Zakonik Skupnosti o pravilih, ki urejajo gibanje oseb prek meja (Zakonik o schengenskih mejah), ki v svojih določbah poleg standardov za nadzor zunanje schengenske meje določa tudi temeljne naloge, ki so posredno ali neposredno povezane s policijskimi ukrepi v notranjosti. V 11. členu npr. opisuje domnevo o izpolnjevanju pogojev glede trajanja bivanja državljanov tretjih držav, v 21. členu pa določa, da odprava nadzora na notranjih mejah ne vpliva na izvajanje policijskih pooblastil v skladu z nacionalno zakonodajo, če izvajanje teh pooblastil nima enakovrednega učinka kot mejna kontrola, kar velja tudi za obmejna območja. Ta pooblastila oz. policijski ukrepi nimajo cilja opravljanja nadzora meje, morajo temeljiti na splošnih policijskih informacijah in izkušnjah glede možnih groženj javni varnosti ter stremijo zlasti k boju proti čezmejnemu kriminalu. Glede načrtovanja in izvrševanja morajo jasno odstopati od sistematičnih kontrol oseb na zunanjih mejah in pomeniti izvajanje naključnih kontrol. V 21. členu je opredeljena tudi varnostna kontrola, prav tako pa je določeno, da odprava nadzora ne vpliva na možnost države članice, da z zakonodajo določi obveznost posedovanja ali nošenja dokazil in listin ter obveznost državljanov tretjih držav, da se prijavijo na ozemlju katere koli države članice v skladu z določbami 22. člena Schengenske konvencije.

Določbe Zakonika o schengenskih mejah so prenesene v nacionalno zakonodajo posamezne države članice. V Sloveniji so zajete v Zakonu o tujcih, ki določa, da mora biti eden sestavnih delov policijskih postopkov s tujci tudi preverjanje zakonitosti vstopa, pravnega naslova za zadrževanje oz. prebivanje ter pri daljšem bivanju v naši državi tudi preverjanje obveznosti prijave prebivališča. Zakon o prijavi prebivališča pa določa obveznost tujca, da si v naši državi prijavi prebivališče. V obeh primerih gre za nadzor nad bivanjem tujcev v Sloveniji predvsem zaradi odkrivanja morebitnih zlorab oz. oblik nedovoljene migracije.

Najpomembnejšo pravno podlago za izvajanje izravnalnih ukrepov v Sloveniji vsebuje Zakon o nadzoru državne meje, katerega 35. člen določa, da se za preprečevanje nedovoljenega vstopa in bivanja na ozemlju Slovenije, preprečevanje in odkrivanje čezmejne kriminalitete na mednarodnih cestnih povezavah in objektih, pomembnih za čezmejni promet, če to opravičujejo varnostne razmere, ugotavlja identiteta oseb, opravi osebna kontrola, kontrola prevoznega sredstva in kontrola stvari. Ukrepi iz tega člena se izvajajo tudi na območjih mednarodnih letališč.

Tako so potniki notranjih schengenskih letov kljub ukinitvi mejne kontrole na teh letih še vedno lahko podvrženi kontroli v sklopu izravnalnih ukrepov tako na območju mednarodnega letališča kot tudi v notranjosti posamezne države članice.

## **6 UKINITEV MEJNE KONTROLE NA SLOVENSКИH MEDNARODNIH LETALIŠČIH**

Schengenski režim je bil 30. marca 2008 uveden na vseh treh slovenskih letališčih, kjer so mejni prehodi - na letališču Jožeta Pučnika v Ljubljani, na letališču Edvarda Rusjana v Mariboru in v Portorožu.

Pogoj za odpravo mejnih kontrol na zračnih notranjih mejah so bile uspešno opravljene schengenske evalvacije na slovenskih mednarodnih letališčih. Pri prvi evalvaciji leta 2006 so bile ugotovljene določene infrastrukturne pomanjkljivosti, predvsem glede ločevanja potnikov. Slovenija je pomanjkljivosti, na katere je bila opozorjena, uspešno odpravila in bila pri ponovni evalvaciji julija 2007 zelo dobro ocenjena.

V nadaljevanju so predstavljena vsa tri slovenska mednarodna letališča ter njihove specifikke in posebnosti, ki se nanašajo na ukinitvev mejne kontrole na notranjih letih.

### **6.1 LETALIŠČE JOŽETA PUČNIKA LJUBLJANA**

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana je največje in osrednje letališče v Sloveniji. Da bi lahko izpolnjevala schengenske standarde tudi pri nadzoru zračne meje, je morala Slovenija posodobiti infrastrukturo letališča in tako omogočiti ločevanje potnikov schengenskih in neschengenskih letov. To je bila ena vidnejših pripomb schengenskih evalvatorjev, ki so junija 2006 prvič ocenjevali slovenska letališča. Prostorsko ločevanje potniških tokov je bilo zagotovljeno z 18 milijonov evrov vredno investicijo v izgradnjo prve faze novega potniškega terminala, od katerih je dobre tri milijone prispevala EU iz sredstev za zagotovitev schengenske meje oz. programa Phare.

Slovesna otvoritev novega potniškega terminala je potekala 9. julija 2007, ko se je brniško letališče javno preimenovalo v Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana. Pri ponovni evalvaciji julija 2007 so schengenski strokovnjaki ocenili, da letališče izpolnjuje vse pogoje, ki jih slovenskim mejnim točkam nalaga schengenski pravni red.

Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana je bilo na uvedbo schengenskega režima in padec notranjih meja v zračnem prostoru 30. marca 2008 z nadgradnjo potniškega terminala in predhodni uvedbi mejnih kontrol po schengenskih standardih septembra 2007 že vnaprej v celoti pripravljeno.

Družba Aerodrom Ljubljana d. d., ki upravlja z letališčem, si je postavila cilj, da Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana do leta 2015 postane vodilno letališče v regiji. Ta cilj nameravajo doseči z nadaljevanjem rasti potniškega in blagovnega prometa, dokončno izgradnjo novega potniškega terminala in pripadajoče letališke infrastrukture ter s postavitvijo letališkega mesta Airport City, ki bo vsebovalo hotelske, poslovne, skladiščne in rekreacijske prostore.



Za mejno kontrolo na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana je pristojna Postaja letališke policije Brnik. Po izgradnji novega potniškega terminala je policija dobila nove prostore v prvem nadstropju stavbe. Stroški za gradnjo nove postaje, ki se razprostira na 2.220 kvadratnih metrih, so znašali nekaj manj kot 3 milijone evrov, pri čemer je polovico sredstev prispevala EU. Tako so bili 94 policistom zagotovljeni ustrežnejši pogoji za strokovno delo.

Varnostno kontrolo potnikov in prtljage, ki vključuje rentgenski in osebni pregled, opravlja varnostna služba podjetja Group 4 Securicor d. o. o.

### Slika 3: Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana

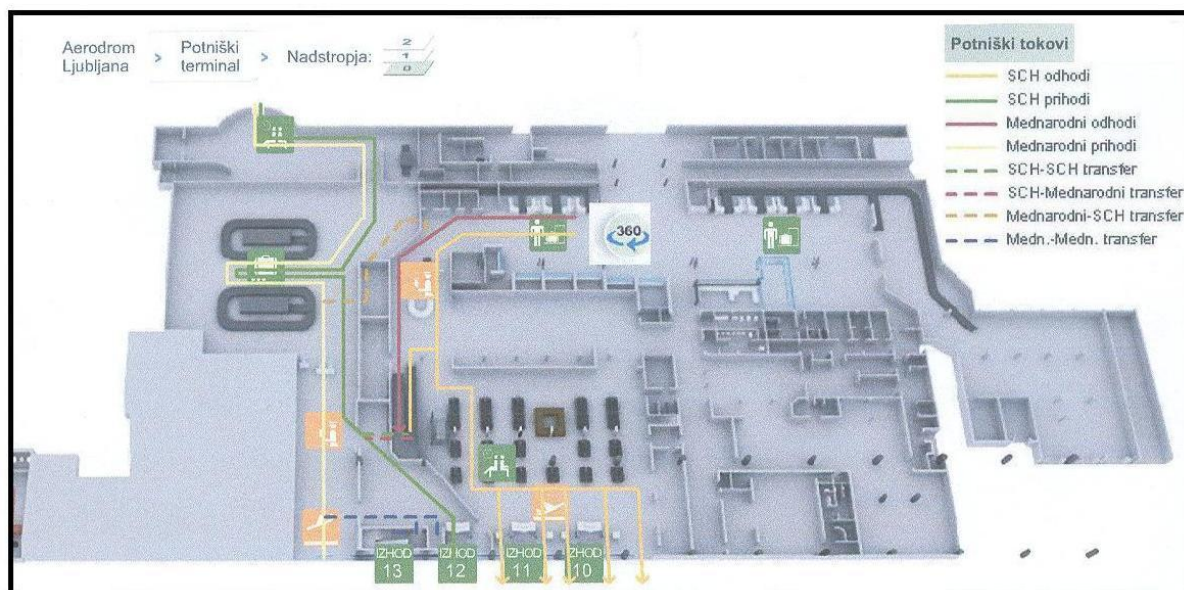


Vir: Policija (5. 4. 2009)

Slika 3 prikazuje novi videz Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, ki po otvoritvi novega potniškega terminala 9. julija 2007 v celoti izpolnjuje schengenske standarde glede ločevanja potnikov. Tako je edino od treh slovenskih mednarodnih letališč, na katerem je zagotovljena fizična ločitev potniških tokov.

Na sliki 4 je prikazan potek potniških tokov v pritličju novega potniškega terminala, slika 5 pa prikazuje potniške tokove na prvem nadstropju. Letališče ima tudi drugo nadstropje, ki pa ni prikazano, ker tam ni potniških tokov.

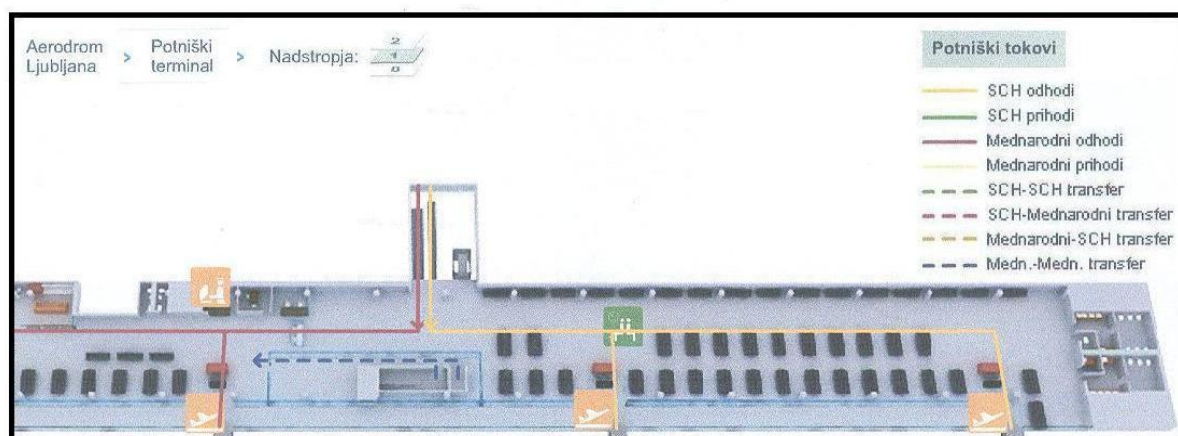
**Slika 4: Pritličje potniškega terminala Letališča Jožeta Pučnika**



Vir: Aerodrom Ljubljana (20. 12. 2008)

Vsi potniki morajo zdaj skozi varnostno kontrolo v pritličju stavbe. Policija se je od tam odstranila, saj takoj po pregledu potnike ločijo na tiste, ki letijo znotraj schengenskega območja, in na tiste, ki letijo iz njega.

**Slika 5: Prvo nadstropje potniškega terminala Letališča Jožeta Pučnika**



Vir: Aerodrom Ljubljana (21. 12. 2008)

V tabeli 1 so prikazani podatki o skupnem številu letal in potnikov med letoma 2005 in 2008, navedeni pa so tudi deleži oz. razmerja med schengenskimi in neschengenskimi leti.

**Tabela 1: Statistika prometa Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana 2005 - 2008**

LETO	2005	2006	2007	2008
SKUPNO ŠTEVILO LETAL	37.767	40.991	46.517	47.928
SKUPNO ŠTEVILO POTNIKOV	1.218.896	1.334.355	1.524.028	1.673.050
DELEŽ SCHENGENSKIH LETOV V %	47	46	56	54
DELEŽ NESCHENGENSKIH LETOV V %	53	54	44	46

Vir : Statistični podatki družbe Aerodrom Ljubljana d. d. (2. 4. 2009)

Podatki o skupnem številu letal in potnikov so bili za vsa tri letališča posredovani s strani posameznega upravljalca. Deleži schengenskih in neschengenskih letov pa so bili pridobljeni s primerjavo skupnega števila in števila zunanjih letov. Podatke o slednjih vodi policija in so bili predstavljeni že ob schengenskih evalvacijah.

Iz tabele je razvidno, da je na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana od leta 2007 več kot polovica vseh letov schengenskih. Podatki za leti 2005 in 2006 so navedeni samo za primerjavo. Pomembni so predvsem podatki za leto 2007 in 2008, saj je do predhodne uvedbe mejnih kontrol po schengenskih standardih prišlo septembra 2007. Iz podatkov je razvidno, da se od 30. marca 2008 pri dobri polovici vseh potnikov več ne izvaja mejna kontrola, ker gre za notranje lete.

## **6.2 LETALIŠČE EDVARDA RUSJANA MARIBOR**

Letališče Edvarda Rusjana Maribor, prej Letališče Maribor, je po številu potnikov drugo mednarodno letališče v Sloveniji. Nahaja se v občini Hoče - Slivnica, na robu Dravskega polja in je od Maribora oddaljeno devet kilometrov.

Za komercialni promet je bilo odprto leta 1976. Družba Aerodrom Maribor d. o. o. je upravljavec letališča ter delni lastnik letališke infrastrukture. Maja 2002 je podjetje Prevent d. d. kupilo gospodarsko družbo Aerodrom Maribor d. o. o. in del infrastrukture letališča.

Dolžina vzletno pristajalne steze je 2500 metrov, širina pa 45 metrov.

Februarja 2008 je Vlada Republike Slovenije sprejela sklep o preimenovanju Letališča Maribor, ki od 14. junija 2008 nosi ime pionirja slovenskega letalstva. Po novem se imenuje Letališče Edvarda Rusjana Maribor.

Za mejno kontrolo na letališču Edvarda Rusjana Maribor so zadolženi policisti Mejnega prehoda za mednarodni letališki promet Maribor – Slivnica, ki deluje v sklopu kombinirane policijske postaje Rače. Za varnostne preglede pa je tudi tukaj zadolžena družba Group 4 Securicor d. o. o.

**Slika 6: Letališče Edvarda Rusjana Maribor**



Vir: Spletni albumi Picasa (7. 5. 2009)

Tabela 2 prikazuje statistiko prometa med letoma 2005 in 2008 na letališču Edvarda Rusjana Maribor z navedenimi razmerji med številom schengenskih in neschengenskih letov.

**Tabela 2: Statistika prometa Letališča Edvarda Rusjana Maribor 2005 - 2008**

LETO	2005	2006	2007	2008
SKUPNO ŠTEVILO LETAL	1496	997	1480	1053
SKUPNO ŠTEVILO POTNIKOV	17436	12452	31936	17007
DELEŽ SCHENGENSKIH LETOV V %	68	66	57	76
DELEŽ NESCHENGENSKIH LETOV V %	32	34	43	24

Vir: Statistični podatki družbe Aerodrom Maribor d.o.o. (12. 4. 2009)

Iz podatkov v tabeli 2 je razvidno, da je tudi na mariborskem letališču večina vseh letov notranjih oz. schengenskih. Podatki za leti 2005 in 2006 so navedeni le za primerjavo, kažejo pa, da je bilo v tistem obdobju skoraj 70 odstotkov vseh letov z območja EU.



Med junijem 2007 in marcem 2008 so na mariborskem letališču pristajala letala nizkocenovne letalske družbe Ryanair, ki so ob torkih, četrkih in sobotah letela v London - Stansted. Prav tako so med poletno turistično sezono leta 2007 potekale čarterske povezave za Djerbo. Te povezave so bile razlog za občutno povečanje prometa v navedenem obdobju kot tudi povečanje deleža zunanjih letov, saj je šlo v obeh primerih za neschengenske lete. Kljub temu pa je bilo tudi leta 2007 več kot polovica vseh letov notranjih.

V letu 2008 je zaradi ukinitve povezav z Londonom in Djerbo skupni letalski promet bistveno vpadel. Delež notranjih letov se je približal 80 odstotkom, glavino prometa pa predstavlja splošno letalstvo oz. manjša športna letala in tovorni promet.

Na Letališču Edvarda Rusjana Maribor še vedno ni zagotovljene fizične ločitve schengenskih in neschengenskih potnikov, temveč je ta ob njihovem majhnem številu zagotovljena s sistematičnim nadziranjem in spremljanjem potniških tokov, skratka z organizacijskimi ukrepi. To pomeni da ob majhnem številu letal za usmerjanje potnikov skrbijo policisti, ki na letališču opravljajo mejno kontrolo.

Prav zaradi majhnega števila potnikov in dejstva, da na mariborskem letališču ni bilo nikoli istočasno dveh ali več letal, je bilo letališče ob zagotovitvi, da bo v primeru povečanja prometa pravočasno zagotovljena ustrezna fizična ločitev potniških tokov oz. schengenskih in neschengenskih letov, že ob prvi schengenski evalvaciji leta 2006 pozitivno ocenjeno.

Prav zaradi dejstva, da na Letališču Edvarda Rusjana Maribor ni zagotovljena fizična ločitev schengenskih in neschengenskih potniških tokov, slikovni prikaz potniškega terminala nima pomena.

### **6.3 LETALIŠČE PORTOROŽ**

Letališče Portorož je tretje mednarodno letališče v Sloveniji, ki sodi v kategorijo 2/C. Nahaja se na obrobju Sečoveljskih solin, šest kilometrov od Portoroža. Letališče leži na dveh metrih nadmorske višine. Dolžina vzletno pristajalne steze je 1200 metrov, širina pa 30 metrov. Opremljena je tudi z osvetlitvijo za nočne polete.

Sposobno je sprejeti letala do 50 potnikov, namenjeno pa je predvsem manjšim turističnim letalom obalnega območja. Večina manjših letal z do šestimi potniki potuje v oz. iz bolj ali manj sosednjih držav – Italija, Avstrija, Nemčija, Švica in Hrvaška.

Zimski urnik letališča je med 8.00 in 20.00 uro, poletni pa med 8.00 in 16.00 uro. Če je let vnaprej napovedan, so prihodi oz. odhodi možni tudi izven delovnega časa. V tem primeru letališko osebje o zunanjih letih predhodno obvesti Postajo mejne policije Sečovelje, v katere pristojnost sodi tudi Mejni prehod za mednarodni letališki promet Portorož.

Upravljalca letališča je družba Aerodrom Portorož d. o. o.

Letališče v zadnjih 15 letih ni imelo redne ali čarterske povezave, temveč na njem poteka le promet splošnega letalstva. Temu primerna je tudi letališka infrastruktura.

Glede na majhno število potnikov je tudi na Letališču Portorož mešanje schengenskih in neschengenskih potnikov onemogočeno s sistematičnim nadziranjem in spremljanjem potniških tokov oz. z organizacijskimi ukrepi. V obstoječi letališki stavbi fizično ločevanje schengenskih in neschengenskih potnikov ni izvedljivo. Prav tako na letališču pri zunanjih schengenskih letih potniki pri mejni kontroli niso ločeni na osebe, za katere velja pravo Skupnosti, in tiste iz tretjih držav. Upravitelj letališča tudi ne načrtuje večjih investicij v obstoječi terminal.

Zaradi težav z lokacijskim načrtom za gradnjo novih objektov na letališču ni možno dobiti gradbenega dovoljenja, temveč je možno zgolj preurejati že obstoječe objekte. To je med drugim posledica dejstva, da se del letališča nahaja na naravovarstvenem območju, ki zajema tudi del letališke steze. Problem prostorske ureditve letališča in naravovarstvenega območja urejata Ministrstvo za promet ter Ministrstvo za okolje in prostor.

### Slika 7: Letališče Portorož



Vir: Aerodrom Portorož (6. 4. 2009)

Ker tudi na Letališču Portorož ni zagotovljene fizične ločitve potniških tokov oz. schengenskih in neschengenskih potnikov, tudi tukaj potniški terminal ni slikovno prikazan.

**Tabela 3: Promet Letališča Portorož 2005 - 2008**

LETO	2005	2006	2007	2008
SKUPNO ŠTEVILO LETAL	3.877	3.578	3.897	4.143
SKUPNO ŠTEVILO POTNIKOV	10.801	10.161	11.041	11.727
DELEŽ SCHENGENSKIH LETOV V %	95	79	75	78
DELEŽ NESCHENGENSKIH LETOV V %	5	21	25	22

Vir: Statistični podatki družbe Aerodrom Portorož d.d. (10. 3. 2009)

Iz tabele 3 je razvidno, da je na Letališču Portorož velika večina vseh letov notranjih oz. schengenskih. To pomeni, da se po prehodu na schengenski mejni režim mejna kontrola opravlja samo pri slabi petini vseh potnikov. Prav tukaj je najbolj očitna razlika, ki jo občutijo letalski potniki, pa tudi policisti po ukinitvi mejne kontrole na zračnih notranjih mejah. V statističnih podatkih niso upoštevani panoramski leti, ki predstavljajo 10-odstotni delež vsako leto.

## **7 PREDNOSTI IN SLABOSTI UKINITVE MEJNE KONTROLE NA ZRAČNIH NOTRANJIH MEJAH**

### **7.1 PREDNOSTI**

Ukinitev mejne kontrole na zračnih notranjih mejah je pomenila odpravo zadnjih ovir in dokončno vključitev v schengensko območje, ki je prineslo za nove države članice iz zadnjega širitvenega kroga schengenskega prostora dolgoročne pozitivne učinke, saj je tako EU kot območje svobode varnosti in pravice še tesneje povezana.

Schengenski sporazum je odpravil kontrole na večini meja med državami članicami EU, kar je državljanem še bolj navdalo z občutkom, da pripadajo enemu samemu, poenotenemu geografskemu območju, v katerem je zagotovljen prost pretok ljudi, storitev, blaga in kapitala.

Ukinitev mejnih kontrol na zračnih notranjih mejah zagotavlja, da čakalnih dob vsaj ob prihodu notranjih schengenskih letov ni več, ob odhodu pa se opravi samo še varnostna kontrola, izključno zaradi zagotovitve varnosti letala. Ne glede na to, ali gre za prihod ali odhod letala, za letalske potnike ni več postankov in čakanja zaradi mejnih kontrol.

Z odpravo mejne kontrole na notranjih mejah je omogočena preusmeritev in poudarek mejni kontroli na zunanji meji oz. na zunanjih letih, ki se tako ob večjem številu policistov opravlja učinkoviteje in bolj kvalitetno.

S krepitvijo mednarodnega policijskega sodelovanja in uvedbo schengenskega informacijskega sistema (SIS) ter ostalih izravnalnih ukrepov je varnostnim organom držav članic schengenskega območja omogočen uspešnejši boj in zatiranje mednarodnih kriminalnih združb. Tako so vsem državam članicam na razpolago podatki o osebah, ki jih je potrebno prijeti oz. drugih pogrešanih in iskanih osebah ter predmetih.

### **7.2 SLABOSTI**

Kot vsaka velika sprememba je tudi ukinitev mejne kontrole na zračnih notranjih mejah prinesla določene slabosti. Te so še posebej opazne z varnostnega vidika.

Kljub uvedbi vrste izravnalnih ukrepov ni mogoče popolnoma nadomestiti varnostni primanjkljaj, ki nujno nastane ob odpravi kontrole na notranjih mejah. Tako se oseba, ki je tako ali drugače vstopila v schengensko območje, lahko na njem prosto giblje in potuje iz ene države članice v drugo brez vsakršne ovire. To velja tako za storilce kaznivih dejanj kot tudi za osebe, ki na schengenskem območju bivajo nezakonito. Njihovo območje prostega gibanja se je bistveno povečalo in je tako tudi otežena njihova izsleditev.



Problematičen je tudi prevoz predmetov, ki izvirajo iz kaznivih dejanj in ostalih prepovedanih predmetov, saj je poleg varnostne službe pred vstopom v schengensko območje preglede opravljala tudi policija. Pred njeno ukinitvijo so bili lahko letalski potniki podvrženi pregledom tudi v okviru mejne kontrole. Zato je po ukinitvi mejne kontrole potrebna ustrezna usposobljenost varnostnega osebja na letališčih, kar pa ni vedno pravilo. Po novem ob prihodu notranjega leta ni niti varnostne kontrole, potniki poberejo prtljago in preprosto odidejo z letališča brez vsakršne kontrole. Varnostna kontrola se opravlja samo ob odhodu letala, njen cilj pa je izključno preprečitev vnosa nevarnih predmetov na varnostno območje omejenega gibanja in v potniško kabino letala, ne pa tudi odkrivanje predmetov, ki izvirajo iz kaznivih dejanj in drugih iskanih predmetov.

Poleg tega je ukinitvev mejnih kontrol na zračnih notranjih mejah terjala velike materialne stroške zaradi zagotovitve primerne infrastrukture in potrebne opreme na mednarodnih letališčih kot tudi velike kadrovske spremembe.

## 8 ZAKLJUČEK

Ukinitev mejne kontrole na zračnih notranjih mejah je rezultat vstopa devetih držav, ki so 1. maja 2004 postale polnopravne članice EU, tudi v schengensko območje. V teh novih članicah EU je prišlo do odprave mejne kontrole na kopenskih in morskih notranjih mejah 21. decembra 2007. Ukinitev mejne kontrole na notranjih zračnih mejah pa se je zaradi specifičnosti teh meja zgodila 30. marca 2008.

V diplomski nalogi sem predstavil ukinitvev mejne kontrole na zračnih notranjih mejah v novih članicah EU. To je bil zadnji korak k popolni odpravi kontrol na notranjih mejah razširjenega schengenskega območja. Schengen oz. schengenski pravni red pomeni izpolnitev osnovne ideje EU, ki je območje svobode, varnosti in pravice, v katerem je zagotovljen prost pretok ljudi, storitev in kapitala.

Schengensko območje in EU se ne pokrivata v celoti, kljub temu pa sta med seboj tesno povezana in ju ni mogoče obravnavati ločeno. Zato sem v diplomskem delu najprej predstavil evropske integracije, od njihovih začetkov do današnje EU, nato pa schengenski pravni red, od prvih idej do zadnje širitve schengenskega območja. Sledila je predstavitev vstopa obravnavanih devetih držav najprej v EU, nato pa njihovi koraki do polnopravnega članstva v schengenskem območju.

Ukinitev mejne kontrole na zračnih notranjih mejah je bila posledica uvedbe schengenskega mejnega režima. Ta predvideva ukinitvev mejne kontrole na notranjih mejah, ki je omogočena s temeljitejšo mejno kontrolo v skladu s schengenskimi standardi na zunanjih mejah in vrsto izravnalnih ukrepov. Iz tega razloga je bil predstavljen schengenski mejni režim, in sicer potek mejne kontrole na zunanji meji oz. zunanjih letih kot tudi izravnalni ukrepi. Pri tem so mednarodna letališča v schengenskem območju zelo specifična, saj so hkrati notranje in zunanje meje, prav tako pa se na njihovem območju izvajajo tudi izravnalni ukrepi.

Predstavljeno je bilo tudi bistvo schengenskega pravnega reda, ki se nanaša na letališča in ureja mejno kontrolo oz. njeno ukinitvev za potnike na notranjih letih. Navedeno pa je bilo tudi bistvo slovenske zakonodaje s tega področja, saj so določene zadeve prepuščene nacionalnim zakonodajam držav članic. Tako je bilo predstavljeno, kako je bila slovenska zakonodaja prilagojena schengenskemu pravnemu redu.

Po predstavitvi normativne ureditve zračnih meja sem opisal, kakšen je v praksi postopek za letalske potnike po uvedbi schengenskega režima. Zaradi opisa razlik, ki so nastale po ukinitvi mejne kontrole na notranjih letih, sem predstavil tudi potek mejne kontrole na zunanjih. Tako je mogoče boljše razumeti, kakšna je razlika v postopkih za schengenske in neschengenske potnike. Mejna kontrola se je pred uvedbo schengenskega mejnega režima izvajala pri vseh letih, tudi pri notranjih, zato je bila njena predstavitev pomembna tudi za primerjavo postopka pred in po vstopu v schengensko območje.

Potniki na notranjih letih niso več podvrženi mejni kontroli, pri vseh odhodnih letih pa se še vedno opravlja varnostna kontrola. Zato sem opisal njen potek in predstavil dve najpomembnejši evropski uredbi, ki urejata to področje, v katerih so tudi navedeni nevarni predmeti, ki jih potniki ne smejo prinesiti s seboj na letalo. Poleg tega so vsi potniki, tudi schengenski, lahko na območju mednarodnega letališča podvrženi mejni kontroli v sklopu izravnalnih ukrepov. S predstavitvijo varnostne kontrole in izravnalnih ukrepov so predstavljene vse situacije, ki lahko doletijo letalske potnike na letališču, kljub temu da letijo z notranjim letom.

Na kratko sem predstavil tudi vsa tri slovenska mednarodna letališča, predvsem njihove prilagoditve s ciljem izpolnjevanja schengenskih standardov. Poudarek je bil na predstavitvi Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, saj je edino, na katerem je zagotovljena fizična ločitev schengenskih in neschengenskih potniških tokov. Predstavljeni so bili tudi deleži schengenskih in neschengenskih letov na slovenskih letališčih, pri čemer je razvidno, da na vseh treh slovenskih mednarodnih letališčih prevladujejo schengenski leti, na katerih ni mejne kontrole.

Na koncu so predstavljene glavne prednosti in slabosti, ki jih je prinesla ukinitve mejne kontrole na notranjih zračnih mejah. Med prednostmi bi izpostavil občutek svobode in povezanosti med državljani EU, pa tudi skrajšane postopke na letališčih, med slabostmi pa predvsem varnostni primanjkljaj, ki nujno nastane ob ukinitvi mejne kontrole na notranjih mejah.

## LITERATURA

- BURIAN, Dušan. Schengen v praksi. Ministrstvo za notranje zadeve, Ljubljana, 1999.
- FURMAN, Robert. Priprave in uvajanje Schengenskega pravnega reda. Revija Varnost. 2006, let. 54, št. 4/2006, str. 18-19.
- FURMAN, Robert. Schengenska evalvacija. Revija Varnost. 2007, let. 55, št. 4/2007, str. 11-12.
- GAŠPERLIN, Marko. Al' prav se piše Schengen ali schengen?. Revija Varnost. 2006, let. 54, št. 4/2006, str. 15-17.
- GAŠPERLIN, Marko. O procesu vključevanja Slovenije v schengensko območje. Revija Varnost. 2008, let. 56, št. 1/2008, str. 4-6.
- SEKETIN LESTAN, Sandra. Evropska unija: od prvih idej do zadnje širitve, Ljubljana: Upravna akademija, 2006, str. 4.
- WESTPHAL, Volker. STOPPA, Edgar. Evropsko pravo za mejno policijo. Ministrstvo za notranje zadeve, Ljubljana, 2004.

## VIRI

- Zakon o letalstvu. Ur. list RS, št. 18/01, 110/02, 79/06, 113/06, 33/09.
- Zakon o nadzoru državne meje (ZNDM-2). Ur. list RS, št. 60/07.
- Zakon o policiji. Ur. list RS, št. 49/98, 66/98, 93/01, 79/03, 50/04, 53/05, 98/05 78/06, 107/06.
- Zakon o ratifikaciji Konvencije o mednarodnem priznanju pravic na letalu. Ur. list RS, št. 16/97.
- Zakon o ratifikaciji Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz. Ur. list RS, št. 20/02.
- Zakon o tujcih. Ur. list RS, št. 61/99, 87/02, 96/02, 93/05, 79/06, 44/08, 71/08.
- Zakon o zasebnem varovanju. Ur. list RS, št. 126/03, 102/07, 41/09.
- Uredba (ES) št. 300/2008 Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2008 o skupnih pravilih na področju varovanja civilnega letalstva. Ur. list EU, št. L97/08.
- Uredba (ES) št. 562/2006 Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o Zakoniku Skupnosti o pravilih, ki urejajo gibanje oseb prek meja (Zakonik o schengenskih mejah) Ur. list EU, št. L105-1/06.
- Uredba Komisije (ES) št. 820/2008 z dne 8. avgusta 2008 o določitvi ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varnost letalstva. Ur. list EU, št. L221/08.
- Uredba o obveznem organiziranju službe varovanja. Ur. list RS, št. 43/2008.
- Pravilnik o izvajanju Uredbe (ES) o Zakoniku Skupnosti o pravilih, ki urejajo gibanje oseb prek meja (Zakonik o schengenskih mejah), Ur. list RS, št. 29/07.
- Pravilnik o izvajanju zakona o nadzoru državne meje. Ur. list RS, št. 116/07.
- Pravilnik o označevanju bližine mejne črte, mejnih prehodov in njihovih območij. Ur. list RS, št. 116/07.
- Pravilnik o zavrnitvi vstopa v Republiko Slovenijo državljanu tretje države, izdaji vizuma na mejnem prehodu in načinu označitve razveljavite vizuma. Ur. list RS, št. 29/07.
- Priporočilo Komisije z dne 6. novembra 2006, Praktični priročnik za mejne policiste (Schengenski priročnik) Ur. list EU, št. C5186/2006.
- Revija Varnost. Schengenski režim za večjo varnost tudi v zračnem prometu. 2008, let. 56, št. 2/2008, str. 40-41.

## Internetni viri

- Aerodrom Ljubljana. Virtualno Letališče. URL = »<http://www.lju-airport.si/zemljevid.asp?level=4>«. 21. 12. 2008.
- Aerodrom Portorož. URL = »<http://www.portorozairport.si/SI/showImage.php?id=. /pics/18.jpg>«. 23. 3. 2009.
- Policija. Mednarodno sodelovanje. Sirene. URL= »<http://www.policija.si/portal/organiziranost/ukp/sirene.php?submenuid=007>«. 5. 4. 2009.
- Policija. Organiziranost. Zračne meje. URL= »[http://www.policija.si /portal/organiziranost/uup/meja/slike/LetalisceJP\\_LJ.jpg](http://www.policija.si /portal/organiziranost/uup/meja/slike/LetalisceJP_LJ.jpg)«. 2. 5. 2009.
- Slovenija. Doma v Evropi. URL= »<http://www.evropa.gov.si/si/institucije-in-organi/>«. 3. 4. 2009.

- Slovenija. Doma v Evropi. Slovenski koraki do schengna. URL= »<http://www.evropa.gov.si/si/vstop-v-schengen/slovenski-koraki-do-schengna/>«. 25. 4. 2009.
- Slovenija. Doma v Evropi. Zgodovinski mejniki. URL= »<http://evropa.gov.si/si/kratka-predstavitev/zgodovinski-mejniki/>«. 10. 12. 2008.
- Slovenija. Doma v Evropi. Države, za katere se uporabljajo schengenska pravila URL= »<http://www.evropa.gov.si/si/schengen/drzave-za-katere-se-uporabljajo-schengenska-pravila/>«. 15. 4. 2009.
- Služba vlade R Slovenije za razvoj in evropske zadeve. Haaški program. URL= »[http://www.svrez.gov.si/si/aktualne\\_teme/haaski\\_program/](http://www.svrez.gov.si/si/aktualne_teme/haaski_program/)«. 18. 10. 2007.
- Spletni albumi Picasa. URL = »<http://picasaweb.google.com/lh/photo/X3JEaGV8Ci2vcF6n0xmWdw>«. 7. 5. 2009.

## SEZNAM SLIK

Slika 1: Trije stebri EU.....	7
Slika 2: Države, za katere veljajo schengenska pravila.....	21
Slika 3: Letališče Jožeta Pučnika Ljubljana.....	43
Slika 4: Pritličje potniškega terminala Letališča Jožeta Pučnika.....	44
Slika 5: Prvo nadstropje potniškega terminala Letališča Jožeta Pučnika.....	44
Slika 6: Letališče Edvarda Rusjana Maribor.....	46
Slika 7: Letališče Portorož.....	48

## SEZNAM TABEL

Tabela 1: Statistika prometa Letališča Jožeta Pučnika 2005 – 2008.....	45
Tabela 2: Statistika prometa Letališča Edvarda Rusjana 2005 – 2008.....	46
Tabela 3: Statistika prometa Letališča Portorož 2005 – 2008.....	49



## **SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC**

EU – Evropska unija

Skupnosti – Evropske skupnosti

Evalvacije – Schengenske evalvacije

## **IZJAVA O AVTORSTVU IN NAVEDBA LEKTORJA**

Podpisani Veljko Palija, študent Fakultete za upravo, Univerze v Ljubljani, izjavljam, da je diplomsko delo z naslovom Ukinitev mejne kontrole na zračnih notranjih mejah v novih članicah EU pri mentorju, višjem predavatelju mag. Slavku Debelaku, avtorsko delo. Vsi uporabljeni viri v diplomskem delu so bili dosledno citirani. Strinjam se z objavo diplomskega dela na spletu.

Diplomsko delo je lektorirala Martina Mejak, prof. slovenščine.

Podpis avtorja:

Podpis lektorja: