



LUFTFART: SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART

Lufftartsikkerhed (ikke at forveksle med flyvesikkerhed^[1]) har til formål at forhindre bevidst skadevoldende handlinger mod lufftartøjer og deres passagerer og besætning. Efter de forfærdelige angreb i 2001 vedtog EU et sæt sikkerhedsregler til beskyttelse af den civile lufftart. Disse regler opdateres løbende for at imødegå nye risici. Medlemsstaterne forbeholder sig retten til at anvende strengere foranstaltninger.

RETSGRUNDLAG

Artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde

MÅL

Formålet med lufftartsikkerhed er at forhindre ulovlige handlinger, først og fremmest ved at holde truende genstande som f.eks. våben og sprængstoffer væk fra lufftartøjer. Dette havde stået højt på dagsordenen i årtier, da det efter terrorangrebene i september 2001 blev en kilde til alvorlig bekymring. Reglerne på området er siden blevet udviklet betydeligt over hele verden, både nationalt, gennem samarbejde eller aftaler på internationalt plan og gennem Organisationen for International Civil Lufftart^[2] (ICAO) og bilag 17 til Chicagokonventionen og det beslægtede universelle sikkerhedskontrolprogram^[3] (USAP). Hvad angår Den Europæiske Union, har den udformet en hensigtsmæssig politik, der opdateres regelmæssigt for at tage hensyn til såvel nye risici og trusler som teknologiske ændringer.

RESULTATER

Efter terrorangrebet i september 2001 vedtoges forordning (EF) nr. 2320/2002^[4] for at beskytte den civile lufftart og skabe et grundlag for en fælles fortolkning fra

[1] Flyvesikkerheden vedrører konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og drift af lufftartøjer (3.4.9).

[2] Organisationen for International Civil Lufftart (ICAO) er et specialiseret FN-agentur, der blev nedsat ved konvention angående international civil lufftart (også kendt som Chicagokonventionen), som blev undertegnet den 7. december 1944, og hvori 191 stater på indværende tidspunkt er kontraherende parter. ICAO fastsætter navnlig standarder og anbefalinger, der skal håndhæves af de kontraherende stater, men der findes ikke nogen bindende mekanisme, der garanterer, at de anvendes korrekt.

[3] Bilag 17 til Chicagokonventionen fastsætter standarder og anbefalinger for beskyttelsen af sikkerheden inden for international lufftart. Det universelle sikkerhedskontrolprogram (USAP) blev iværksat i 2002 for at føre tilsyn med de kontraherende ICAO-staters overholdelse af disse standarder.

[4] EUT L 355 af 30.12.2002, s. 1.



medlemsstaternes side af bilag 17 til Chicagokonventionen. I marts 2008 blev denne forordning erstattet af forordning (EF) nr. 300/2008^[5].

Denne forordning blev vedtaget af Parlamentet og Rådet med henblik på fastlægge fælles regler og grundlæggende normer for luftfartssikkerheden og indføre mekanismer for kontrol med, at de overholdes. Den suppleres af et sæt bestemmelser (generelle foranstaltninger til supplerende af de fælles grundlæggende normer eller detaljerede foranstaltninger, der kræves til gennemførelse af disse normer^[6]), der vedtages af Kommissionen via udvalgsproceduren. Det er værd at notere sig, at gennemførelsesbestemmelserne, som »indeholder følsomme sikkerhedsoplysninger«, ikke offentliggøres. EU-regelværket er baseret på bindende fælles normer og følgende grundlæggende principper:

- Hver enkelt medlemsstat er ansvarlig for sikkerheden af flyvninger, som afgår fra dets territorium (»værtslandets ansvar«) som fastsat af ICAO).
- Samtlige passagerer, personale og bagage skal screenes før boarding. Også fragt, post og forsyninger til flyvningen skal screenes, før de lastes, medmindre de er blevet underkastet passende sikkerhedskontrol.
- Medlemsstaterne forbeholder sig retten til om nødvendigt at anvende strengere sikkerhedsforanstaltninger.

EU-regelværket dækker alle led af lufttransportkæden, som kan påvirke luftfartøjets sikkerhed og/eller infrastrukturen. Dette omfatter: lufthavn, luftfartøj, passagerer, bagage, fragt, forsyninger til lufthavnen og til flyvningen, sikkerhedspersonale og -udstyr. EU-bestemmelserne finder anvendelse på alle lufthavne i Unionen, som er åbne for civil luftfart, alle operatører, der leverer tjenester i disse lufthavne, herunder luftfartsselskaber, og alle andre operatører, der anvender luftfartssikkerhedsnormer, og som leverer varer eller tjenesteydelser til sådanne lufthavne^[7]. De anvendte sikkerhedsnormer kan ikke desto mindre sættes i et rimeligt forhold til den berørte lufthavn, operation eller trafik.

I denne forbindelse udpeger hver medlemsstat en myndighed, der skal være ansvarlig for samordningen af og kontrollen med gennemførelsen af lovgivningen vedrørende luftfartssikkerhed, og de udarbejder og gennemfører desuden et »nationalt program for sikkerhed inden for civil luftfart« (som fastsætter alle de berørte operatørers roller og forpligtelser). Endvidere fastsætter og gennemfører medlemsstaterne et »nationalt kvalitetskontrolprogram« (for at fastslå, i hvilket omfang operatørerne overholder bestemmelserne, og vedtage foranstaltninger for at afhjælpe manglerne), og de pålægger sanktioner for overtrædelser og samarbejder med Kommissionen, når den foretager inspektioner for at overvåge overholdelsen af EU-reglerne om luftfartssikkerhed. De berørte operatører skal udarbejde og gennemføre et »sikkerhedsprogram« til overholdelse af EU-lovgivningen og det »nationale program for sikkerhed inden for civil luftfart« i den medlemsstat, hvor de driver deres virksomhed. Kommissionen foretager uanmeldte inspektioner af lufthavne og operatører i

[5]EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.

[6]De detaljerede foranstaltninger for gennemførelsen af de fælles grundlæggende normer er konsolideret i forordning (EU) 2015/1998.

[7]EU's regler for luftfartssikkerhed finder også anvendelse på Norge, Island, Liechtenstein og Schweiz.



samarbejde med de nationale myndigheder med ansvar for luftfartssikkerhed (disse myndigheder underkastes også inspektioner) for at føre opsyn med gennemførelsen af EU-lovgivningen.

Fra juli 2014 skal luftfartsselskaber, der har til hensigt at flyve fragt til EU fra en lufthavn uden for EU, overholde »ACC3-programmet« for at sikre, at denne type last fysisk er screenet i overensstemmelse med EU-standarder. I denne forbindelse udfører de nationale kompetente tilsynsmyndigheder i de berørte medlemsstater kontroller af lufthavne i tredjelande, hvor det er relevant.

For at lette lufttransporten kan Kommissionen anerkende ækvivalensen af tredjelandes sikkerhedsnormer for luftfarten, som det i øjeblikket er tilfældet med USA, Canada og nogle få europæiske lande uden for EU. Siden juni 2012 anerkender EU og USA desuden hinandens luftfragtssikkerhedsordning, uanset om fragten transporteres med fragtfly eller passagerfly. Luftfartsselskaber, der transporterer fragt mellem EU og USA, skal derfor ikke leve op til yderligere krav fra EU eller USA.

I henhold til gældende lovgivning er det op til medlemsstaterne at afgøre, hvorledes omkostningerne til luftfartssikkerheden skal dækkes. I 2009 stillede Kommissionen et forslag til direktiv for at sikre anvendelse af nøgleprincipper, som f.eks. at omkostningerne skal være omkostningsrelaterede, og at der ikke må forekomme forskelsbehandling af luftfartsselskaber eller passagerer^[8]. Imidlertid blev der i forslaget ikke taget stilling til det centrale spørgsmål om offentlig finansiering kontra princippet om, at brugeren betaler, og spørgsmålet om, hvem der skulle betale for sikkerheden, blev overladt til medlemsstaterne. I mangel af godkendelse fra lovgivers side blev dette forslag trukket tilbage af Kommissionen i 2015.

EUROPA-PARLAMENTETS ROLLE

Europa-Parlamentet har altid haft den holdning, at sikkerhed inden for civil luftfart er et hovedansvar for EU, og det har støttet indførelsen af et strengt og effektivt system med henblik på at forebygge og undgå ethvert terrorangreb. I tilknytning hertil har Parlamentet også understreget betydningen af borgernes grundlæggende rettigheder og behovet for at opveje luftfartssikkerhedsforanstaltninger med effektive og hensigtsmæssige beskyttelsesforanstaltninger, der skal beskytte borgernes privatliv, personlige værdighed og helbred.

Gennem sin beslutning af 23. oktober 2008 opnåede Parlamentet således, at Kommissionen trak et forslag om bodyscannere tilbage, mens det i sin betænkning af 1. juni 2011 opfordrede til at udelukke enhver form for teknologi, der anvender ioniserende stråling i forbindelse med sikkerhedsscreening, og anbefalede, at der kun blev anvendt billeder i stil med »tændstikfigurer«, og at dertil knyttede oplysninger ikke blev oplagret eller gemt. Den retsakt om bodyscannere, der blev vedtaget i november 2011^[9], opfylder disse kriterier.

Generelt mener Europa-Parlamentet ikke, at udvalgsproceduren egner sig til at blive anvendt på sektoren for luftfartssikkerhed, i det mindste for foranstaltninger, der har

[8][COM\(2009\)0217](#).

[9]Kommissionens forordninger (EU) Nr. 1141/2011 (EUT L 293 af 11.11.2011) og 1147/2011 (EUT L 294 af 12.11.2011).



indvirkning på borgerrettighederne. I betænkningen af juni 2011 opfordres der derfor til fuld inddragelse af Parlamentet via den fælles beslutningsprocedure (dette er imidlertid stadig ikke tilfældet).

For så vidt angår finansiering af sikkerhedsforanstaltninger, mener Parlamentet, at sikkerhedsafgifter kun bør dække sikkerhedsomkostningerne, og at medlemsstater, der anvender strengere sikkerhedsforanstaltninger, bør afholde deraf følgende ekstraomkostninger.

Europa-Parlamentets beslutninger på området:

- beslutning af 23. oktober 2008 om indvirkningen af luftfartssikkerhedsforanstaltninger og bodyscannere på menneskerettighederne, privatlivets fred, den personlige værdighed og databeskyttelse^[10]
- lovgivningsmæssig beslutning af 5. maj 2010 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om luftfartssikkerhedsafgifter^[11]
- beslutning af 6. juli 2011 om luftfartssikkerhed med særlig fokus på securityscannere^[12].

Esteban Coito
05/2019

[10] EUT C 15 E af 21.1.2010, s. 71.

[11] EUT C 81E af 15.3.2011, s. 164.

[12] EUT C 33 E af 5.2.2013, s. 125.

