KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 22.9.2005
KOM(2005) 429 endelig

2005/0191 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart har været i kraft siden januar 2003. Erfaringen fra Kommissionens inspektioner og medlemsstaternes daglige anvendelse af forordningen har vist, at den hurtige transformation til lovgivning af en række ikke bindende henstillinger udarbejdet af medlemsstaterne som følge af den hurtige udarbejdelse og vedtagelse af forordningen efter begivenhederne den 11. september 2001 har resulteret i nogle problemer, der påvirker gennemførelsen af forordningen ret kraftigt.

Forordningen bør derfor afløses af en anden. Formålet er at affatte retsreglerne klarere og at forenkle og harmonisere dem yderligere for generelt at øge sikkerheden inden for civil luftfart. Den nye rammeforordning bør alene fastlægge de grundlæggende principper for, hvad der skal gøres for at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, mens der ved gennemførelsesbestemmelser bør fastsættes tekniske og proceduremæssige regler for, hvordan dette mål skal nås.

Kommissionen mener, at en ny forordning vil fjerne uklarheder og være et eksempel på bedre lovgivning.

- **Generel baggrund**

Forordning (EF) nr. 2320/2002 blev udarbejdet på grund af terrorangrebene den 11. september 2001 i USA, hvor kapringen af fire passagerfly fik forfærdelige konsekvenser. Der blev hurtigt udarbejdet et forslag til forordning, og den 16. december 2002 blev forordning (EF) nr. 2320/2002 vedrørende grundlæggende bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart vedtaget efter proceduren i EF-traktatens artikel 251.

Forordningen har nu været i kraft i ca. 2½ år og er blevet fulgt op af gennemførelsesbestemmelser, der er udarbejdet efter udvalgsprocedureglerne som fastsat i forordningens artikel 4 og 9. Der er også blevet foretaget mindre ændringer i den ved forordning (EF) nr. 849/2004 for at korrigere nogle småfejl i den oprindelige udgave.

Erfaringen har vist, at forordningen er for detaljeret og bør forenkles. Når en rammeforordning, som er vedtaget ved fælles beslutningstagning, er meget detaljeret, er det kompliceret at foretage ændringer for at tage hensyn til den tekniske eller driftsmæssige udvikling. Denne overregulering hører ikke hjemme i en rammeforordning, der i stedet bør indeholde generelle principper, som om nødvendigt kan gøres mere detaljerede i gennemførelsesbestemmelser.

Kommissionen anerkender subsidiaritetsprincippet, men mener, at det er ønskeligt, at sikkerhedsforanstaltningerne og -procedurerne bliver harmoniseret i højere grad, end tilfældet er nu. Det er især luftfartsindustrien (luftfartsselskaber, fragtselskaber, speditører og fabrikanter af materiel), der har en legitim interesse i en yderligere harmonisering, fordi det vil lette deres virksomhed. Der er faktisk situationer, hvor der kan opnås forenklinger ved mere harmonisering, uden at sikkerheden derved sættes på spil. I den henseende forstår, støtter og følger Kommissionen luftfartsindustriens behov og linje.

Et eksempel på, hvor der kræves yderligere harmonisering, er inden for luftfragtsikkerhed. Ifølge punkt 6.2, litra b), i bilaget til forordning (EF) nr. 2320/2002 kan myndighederne fastsætte bestemmelser for sikkerhedsgodkendte fragtagenter. Det har resulteret i 25

forskellige nationale ordninger med deraf følgende fare for, at konkurrencevilkårene fordrejes og luftfartsindustrien forhindres i at udnytte det indre markeds muligheder.

Harmoniseringen vil kunne øges via gennemførelsesbestemmelserne. Når det gælder sikkerhed på fragtområdet, vil sikkerhedskravene til sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte fragtoverdragere således kunne kædes sammen med begrebet godkendt erhvervsdrivende, som er indført i EU's toldlovgivning.

Øget harmonisering er også et integrerende element i "one-stop security"-princippet, hvorefter transfer- og transitpassagerer, -bagage og -fragt ikke behøver at blive screenet igen, fordi der er tillid til, at de grundlæggende sikkerhedsnormer er blevet overholdt i den oprindelige afrejse-/afsendelseslufthavn. Dette er igen til fordel for operatørerne, der arbejder på et stærkt konkurrencepræget marked.

Når forordningen revideres, kan den ikke blot forenkles og harmoniseres, men også blive gjort klarere. Da forordningens bestemmelser er så komplekse, er der mulighed for forskellige fortolkninger af dem. Nogle steder er teksten også tvetydig. Klarhed vil bidrage til en effektiv gennemførelse af sikkerhedsnormerne og til øget retssikkerhed.

Med forslaget til den nye forordning søges ovennævnte mål nået, ved at bestemmelserne generelt er blevet gjort klarere og retssikkerheden (og dermed lovgivningens kvalitet) forbedret, hvorved muligheden for fejlfortolkning mindskes.

Der er allerede blevet gjort opmærksom på den manglende fleksibilitet, som skyldes, at detaljerede driftsmæssige og tekniske normer er vedtaget ved fælles beslutningstagning. Ifølge Kommissionen er det yderst vigtigt at kunne reagere hurtigt på baggrund af det stadigt skiftende trussels- og risikobillede for generelt at forbedre sikkerheden. Muligheden for om nødvendigt at reagere hurtigt bør veje tungere end eventuelle bekymringer for, at den institutionelle balance i forbindelse med udarbejdelsen af retsforskrifter forrykkes. Denne holdning foregriber naturligvis ikke Europa-Parlamentets undersøgelsesforbehold i forbindelse med gennemførelsesbestemmelser, der vedtages efter udvalgsprocedurereglerne.

Endelig er det en svaghed, at den nugældende forordning er offentligt tilgængelig. Eventuelle ændringer, der foretages i den, vil derfor også være offentligt tilgængelige. Ifølge Kommissionens opfattelse er det ikke hensigtsmæssigt, at detaljerede sikkerhedsforanstaltninger og -procedurer er offentligt tilgængelige, fordi potentielle terrorister vil kunne bruge oplysningerne til at finde svagheder i luftfartssikkerheden og udnytte dem til at begå ulovlige handlinger. Det er heller ikke i offentlighedens interesse, at nye foranstaltninger på sikkerhedsområdet offentliggøres. Dette problem kan løses, ved at driftsmæssige detaljerede bestemmelser anbringes i gennemførelsesbestemmelserne.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 fastsættes fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart. Forslaget skal afløse denne retsakt.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Forslaget skal afløse den gældende forordning for at opnå en bedre lovgivning baseret på fire principper, nemlig forenkling, harmonisering, klarhed og øget sikkerhed.

2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

- **Høring af interesserede parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

De vigtigste interesseorganisationer, der repræsenterer luftfartsselskaber, lufthavne, piloter og fragtselskaber, deltog alle aktivt i en arbejdsgruppe, som bistod Kommissionen med at udarbejde de normer, som er med i Kommissionens forslag.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Interesseorganisationerne tilslutter sig generelt ønsket om, at rammeforordningen gøres mindre detaljeret, forudsat at de får mulighed for at spille en aktiv rolle, når der skal udarbejdes supplerende gennemførelsesbestemmelser.

- **Ekspertbistand**

Der har ikke været behov for ekstern ekspertbistand.

- **Konsekvensanalyse**

Da forslaget skal afløse den gældende rammeforordning, får vedtagelsen af den nye forordning ingen konsekvenser i sig selv. Derfor blev en dialog med interesseorganisationerne foretrukket frem for en officiel konsekvensanalyse.

Forordningen har ikke nogen sociale eller miljømæssige konsekvenser

3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

På nær én undtagelse ønsker Kommissionen ved revisionen af forordning (EF) nr. 2320/2002 ikke at ændre sine beføjelser væsentligt, når det gælder sikkerhed inden for civil luftfart. Formålet med forslaget er snarere at ændre ved ligevægten mellem bestemmelserne i rammeforordningen (forordning (EF) nr. 2320/2002, ændret ved forordning (EF) nr. 849/2003) og bestemmelserne i de syv gennemførelsesforordninger, Kommissionens forordning (EF) nr. 622/2003, (EF) nr. 1217/2003, (EF) nr. 1486/2003, (EF) nr. 68/2004, (EF) nr. 1138/2004, (EF) nr. 781/2005 og (EF) nr. 857/2005.

Forordning (EF) nr. 2320/2002 skal afløses af en forenklet, klarere affattet forordning, hvori der fastlægges nogle generelle principper. De nærmere bestemmelser, der hidtil har stået i rammeforordningen, skal i stedet indsættes i gennemførelsesbestemmelserne, som skal ændres i overensstemmelse hermed.

I den forbindelse skal det bemærkes, at forslaget kun fylder omkring halvt så meget som den nugældende forordning

Den eneste yderligere beføjelse, der ønskes opnået, vedrører regler for sikkerhedsforanstaltninger om bord. Der er tale om så forskellige spørgsmål som adgang til cockpittet, uregerlige passagerer og sikringsofficerer om bord. Der findes for øjeblikket ingen EF-retsforskrifter for sikkerhedsforanstaltninger om bord. Ifølge Kommissionen kan der bedst fastsættes harmoniserede regler som led i retsforskrifterne for luftfartssikkerhed i form af gennemførelsesbestemmelser. Det bør dog understreges, at der kun vil blive udarbejdet gennemførelsesbestemmelser, såfremt det anses for nødvendigt på EU-niveau. Kommissionen har heller ikke til hensigt at tvinge nogen medlemsstater til at gå med til at have sikringsofficerer om bord på fly, og forslaget er ikke på nogen måde et forsøg på at ændre ved medlemsstaternes overhøjhed på det område.

- **Retsgrundlag**

EF-traktatens artikel 80, stk. 2

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Målene med forslaget kan ikke opfyldes på tilfredsstillende vis af medlemsstaterne, hvilket skyldes følgende:

Da luftfartssikkerhedsspørgsmålene gælder for hele EU, og det indre luftfartsmarked er meget veludviklet, kan målene bedst nås på EU-plan frem for nationalt plan.

En indsats på EU-plan vil af nedenstående grunde være et mere effektivt redskab til at nå målene med forslaget:

Den gældende forordning har allerede vist, hvorfor det er mest hensigtsmæssigt at træffe foranstaltninger på EU-plan.

Den gældende forordning har allerede vist, at en EU-tilgang til luftfartssikkerheden både skaber bedre generelle normer og gensidig tillid mellem medlemsstaterne.

I lighed med den gældende forordning, som forslaget skal afløse, kan den nye retsakts mål bedst nås på EU-plan, fordi luftfartssikkerhedsspørgsmålene gælder for hele EU, og det indre luftfartsmarked er meget veludviklet.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

Lige som i den gældende forordning fastsættes der i forslaget til den nye retsakt fælles grundlæggende normer, men medlemsstaterne har mulighed for at anvende strengere foranstaltninger, hvis trusselsbilledet taler for det.

I forslaget tages der ikke stilling til spørgsmålet om finansiering af luftfartssikkerhedsforanstaltningerne. Spørgsmålet om, hvem der skal betale for sikkerheden, luftfartsindustrien eller staten, blev debatteret indgående, før forordning (EF) nr. 2320/2002 blev vedtaget. Til slut blev der vedtaget en interinstitutionel erklæring om, at Kommissionen skulle iværksætte en undersøgelse af, hvordan finansieringen [af luftfartssikkerheden] vil kunne deles mellem de offentlige myndigheder og operatørerne, og at Kommissionen skulle forelægge Europa-Parlamentet og Rådet resultaterne af undersøgelsen og eventuelle forslag. Undersøgelsen blev foretaget, og resultaterne blev offentliggjort i september 2004 og lagt ud på Kommissionens websted http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Rapportens konklusioner skal danne grundlag for en meddelelse fra Kommissionen, der belyser spørgsmålet om finansiering af sikkerheden i forbindelse med alle transportformer. Denne foranstaltning er med i Kommissionens arbejdsprogram for 2005 og skal afsluttes ved udgangen af 2005. Forslaget til forordning til afløsning af forordning (EF) nr. 2320/2002 er altså blevet lavet uden hverken at foregribe Kommissionens planlagte meddelelse eller en afklaring af spørgsmålet om, hvordan sikkerheden kan finansieres i EU.

- **Reguleringsmiddel/-form**

Foreslået retsakt: forordning.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende årsag:

Forslaget afløser en gældende forordning. Forordningen blev oprindelig anset for at være det bedst velegnede instrument a) til at sikre ensartet anvendelse af reglerne i EU og b) til at sikre den hurtigst mulige vedtagelse af regler efter begivenhederne den 11. september 2001.

4. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget har ingen konsekvenser for EU's budget.

5. YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Forenkling**

Forslaget indebærer en forenkling af lovgivningen.

Erfaringen har vist, at forordning (EF) nr. 2320/2002 er for detaljeret og bør forenkles. Når en rammeforordning, som er vedtaget ved fælles beslutningstagning, er så detaljeret, er det vældig kompliceret at foretage ændringer for at tage hensyn til den tekniske eller driftsmæssige udvikling.

Som et eksempel kan nævnes, at det ifølge punkt 4.1.1 i forordningens bilag er muligt at screene passagerer på to måder, nemlig manuelt eller ved, at de passerer gennem en metaldetektor. Inden for en overskuelig fremtid vil nye teknologier til passagerscreening dog frembyde en realistisk og meget præcis alternativ måde til afsløring af forbudte genstande. Desværre kan der først anvendes andre teknologier end dem, der er beskrevet i punkt 4.1.1 i forordningens bilag, når bilaget er blevet ændret. Da ændringen skal foregå efter proceduren med fælles beslutningstagning, kan det ikke ske hurtigt, hvilket kan få negative konsekvenser for luftfarten. Dette er kun et af mange eksempler.

Vedtages forslaget, vil forordning (EF) nr. 2320/2002 og også forordning (EF) nr. 849/2004, der ændrer den, blive ophævet. Forslaget er dermed i tråd med Kommissionens tilsagn om at ville reducere bureaukratiet ved først at ophæve gældende lovgivning efter princippet "nyt i stedet for gammelt".

Forslaget indgår i Kommissionens rullende program for ajourføring og forenkling af EU-retten og i dens arbejds- og lovgivningsprogram under referencen 2005/TREN/016.

- **Ophævelse af gældende retsforskrifter**

Hvis forslaget vedtages, medfører det ophævelse af gældende retsforskrifter.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt er relevant for EØS og bør derfor omfatte hele EØS-området.

- **Nærmere redegørelse for forslagets artikler**

I artikel 1 fastsættes formål, nemlig fælles regler for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger. Artikel 1 adskiller sig ikke nævneværdigt fra artikel 1 i forordning (EF) nr. 2320/2002.

Artikel 2 vedrører anvendelsesområdet. Artiklen er klarere affattet end i den gældende forordning, så det bliver retligt klart, at den nye forordning gælder både for EU-lufthavne for civil luftfart, operatører, der yder tjenester i disse lufthavne, og enheder, der udfører luftfartssikkerhedsopgaver for flyvninger fra disse lufthavne (fx catering- eller fragtanlæg, der ikke ligger på lufthavnsområdet).

I artikel 3 fastsættes der definitioner.

Artikel 4 omhandler de fælles normer, der fastsættes i retsakten, og de foranstaltninger, der skal fastsættes ved gennemførelsesbestemmelser.

Artikel 5 giver medlemsstaterne mulighed for at anvende strengere sikkerhedsforanstaltninger. Dette princip er uændret i forhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 2320/2002. Ifølge det nye forslag skal medlemsstaterne dog både foretage en risikovurdering

og generelt kunne begrunde, hvorfor der kræves strengere foranstaltninger, hvis Kommissionen anmoder om det. Derved imødekommes interessegrupperne, der frygter, at de nationale myndigheder får mulighed for at pålægge luftfartsindustrien yderligere sikkerhedskrav uden at skulle begrunde hvorfor. Medlemsstaternes foranstaltninger som reaktion på særlige trusselsoplysninger bør ikke hæmmes af denne forskrift, og derfor hører skærpede sikkerhedskrav for individuelle flyvninger ikke ind under denne artikel.

Artikel 6 er ny. Den vedrører det tilfælde, hvor et tredjeland kræver andre sikkerhedsforanstaltninger for flyvninger fra EU-lufthavne end dem, der er fastsat i EF-lovgivningen.

I artikel 7 gentages det krav (som for øjeblikket findes i artikel 5, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2320/2002), at medlemsstaterne hver især skal udpege én national myndighed, der er ansvarlig for at koordinere og overvåge gennemførelsen af luftfartssikkerhedskravene.

I henhold til artikel 8-12 skal medlemsstaterne, de, der driver lufthavne, luftfartsselskaber og enheder, der udfører luftfartssikkerhedsopgaver, have et sikkerhedsprogram. Bestemmelserne adskiller sig ikke nævneværdigt fra forpligtelserne i artikel 5, stk. 1 og 4, i den gældende forordning, men det er første gang, at det i EF-lovgivningen officielt kræves, at andre enheder som fx fragtselskaber og cateringvirksomheder skal have et sikkerhedsprogram. Kravet om sikkerhedsprogrammer afspejler den aktuelle bedste praksis inden for luftfartssektoren og er dermed ikke en betydelig byrde for luftfartsindustrien eller myndighederne.

Ifølge artikel 13 er medlemsstaterne forpligtet til ved hjælp af et nationalt kvalitetskontrolprogram at overvåge, at reglerne overholdes. Artiklen indeholder de samme forpligtelser som fastsat i artikel 5, stk. 3, og artikel 7, stk. 1, i forordning (EF) nr. 2320/2002.

I henhold til artikel 14 kan Kommissionen foretage inspektioner af bl.a. EU-lufthavne. Denne bestemmelse er stort set uændret i forhold til artikel 7, stk. 2-4, i forordning (EF) nr. 2320/2002.

Artikel 15 vedrører formidling af oplysninger.

Ved artikel 16 nedsættes et udvalg, der skal bistå Kommissionen med at udarbejde gennemførelsesbestemmelser. Artiklen er stort set uændret i forhold til artikel 9 i forordning (EF) nr. 2320/2002.

Artikel 17 afløser den nuværende artikel 10 om sikkerhedsnormer for flyvninger fra tredjelande. Den giver mulighed for, at der kan indgås aftaler mellem EU og tredjelande om, at transferpassagerer, -bagage og -fragt i EU-lufthavne ikke behøver at blive screenet igen og/eller underkastet yderligere sikkerhedskontrol.

Ifølge artikel 18 skal der indføres sanktioner for overtrædelser af EF-bestemmelserne om luftfartssikkerhed. Artiklens indhold er uændret i forhold til artikel 12 i forordning (EF) nr. 2320/2002.

I henhold til artikel 19 og 20 ophæves den gældende forordning, og den afløses af den nye retsakt. Der er mulighed for en gradvis gennemførelse, således at de gældende gennemførelsesbestemmelser til forordning (EF) nr. 2320/2002 kan blive ajourført efter udvalgsproceduren og blive bragt i overensstemmelse med den nye retsakt, så der undgås et retligt tomrum, når den gældende forordning ophæves.

Bilaget til den nye retsakt er opbygget på samme måde som bilaget til forordning (EF) nr. 2320/2002. De enkelte afsnit er dog blevet forenklet, så de indeholder generelle principper. Hvis der kræves yderligere regler, indføres de ved hjælp af gennemførelsesbestemmelser. Som et eksempel kan nævnes, at afsnit 4 om passagerer og håndbagage kun fylder omkring

halvt så meget som det nugældende afsnit 4. Kun afsnit 10 om sikkerhedsforanstaltninger om bord findes ikke i den nugældende forordning.

2005/0191 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[1],

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[2],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[3],

efter proceduren i traktatens artikel 251[4], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) For at beskytte personer og ejendom i Den Europæiske Union bør ulovlige handlinger rettet mod civile fly forebygges ved, at der fastsættes fælles regler for beskyttelse af civil luftfart. Dette mål bør nås ved, at der fastlægges fælles regler og normer for luftfartssikkerheden og indføres mekanismer for kontrol med, at de overholdes.

(2) Det er af hensyn til den almindelige sikkerhed inden for civil luftfart ønskeligt at tilvejebringe grundlaget for en ensartet fortolkning af april 2002-udgaven af bilag 17 til Chicago-konventionen af 7. december 1944 angående international civil luftfart.

(3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 af 16. december 2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart[5] blev vedtaget som en følge af begivenhederne i USA den 11. september 2001.

(4) Indholdet i forordning (EF) nr. 2320/2002 bør revideres på baggrund af erfaringerne, og forordningen bør afløses af en ny, hvori det er tilstræbt at forenkle, harmonisere og præcisere de nugældende regler og forbedre sikkerheden.

(5) Da der er behov for større fleksibilitet ved vedtagelse af sikkerhedsforanstaltninger og -procedurer, således at der kan tages højde for nye sikkerhedsvurderinger og indføres nye teknologier, bør den nye lovgivning kun fastsætte grundprincipperne for, hvad der er nødvendigt for at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger, og ikke indeholde detaljer om, hvorledes de teknisk og proceduremæssigt omsættes til praksis.

---

1 EUT C […] af […], s. […].
2 EUT C […] af […], s. […].
3 EUT C […] af […], s. […].
4 EUT C […] af […], s. […].
5 EUT L 355 af 30.12.2002, s. 1.

(6) Den nye lovgivning bør gælde for lufthavne på medlemsstaternes område, som betjener civil luftfart, operatører, der leverer tjenester til sådanne lufthavne, og enheder, der leverer varer og/eller tjenesteydelser til eller gennem sådanne lufthavne.

(7) Uden at konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået ombord i luftfartøjer (Tokyo, 1963), konventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer (Haag, 1970) og konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed (Montreal, 1971) berøres, bør der med den nye retsakt fastsættes sikkerhedsforanstaltninger til anvendelse om bord på fly, der tilhører luftfartsselskaber i Fællesskabet, og under disse selskabers flyvninger.

(8) Ikke alle typer civil luftfart er truet i samme grad. Når der fastsættes fælles normer for luftfartssikkerhed, bør der kunne indrømmes dispensation under hensyntagen til luftfartøjets størrelse, flyvningens art og lufthavnens trafiktæthed.

(9) Medlemsstaterne bør også efter at have foretaget en risikovurdering have mulighed for at indføre foranstaltninger, der er strengere end krævet. Kommissionen bør dog have mulighed for at se nærmere på disse strengere foranstaltninger og beslutte, om medlemsstaten kan vedblive med at anvende dem.

(10) Tredjelande kræver undertiden andre foranstaltninger end dem, der er fastsat i denne retsakt, for flyvninger fra en lufthavn i en medlemsstat til eller over det pågældende tredjeland. Kommissionen bør imidlertid, uden at bilaterale aftaler, hvori Fællesskabet er part, berøres, have mulighed for at se nærmere på de foranstaltninger, tredjelandet kræver, og beslutte, om den pågældende medlemsstat, operatør eller anden enhed kan vedblive med at anvende dem.

(11) Selv om der i en medlemsstat kan være to eller flere organer eller enheder inddraget i luftfartssikkerhed, bør hver medlemsstat udpege én myndighed, der har ansvaret for at koordinere og overvåge anvendelsen af sikkerhedsnormerne.

(12) For at fastlægge, hvor ansvaret for anvendelsen af de fælles normer ligger, og beskrive, hvilke foranstaltninger operatørerne og andre enheder skal træffe i dette øjemed, bør hver medlemsstat udarbejde et nationalt program for sikkerhed inden for civil luftfart. Endvidere bør alle, der driver en lufthavn, luftfartsselskaber og enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer, indføre og ajourføre et sikkerhedsprogram, så de overholder såvel den nye lovgivning som ethvert gældende nationalt sikkerhedsprogram for civil luftfart.

(13) Hver medlemsstat bør for at overvåge, at den nye lovgivning og det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart overholdes, etablere et nationalt kvalitetskontrolprogram for sikkerheden inden for civil luftfart og sikre, at det følges.

(14) Med henblik på at overvåge medlemsstaternes anvendelse af den nye lovgivning og påvise eventuelle svage punkter i luftfartssikkerheden bør Kommissionen foretage inspektioner, herunder uanmeldte inspektioner.

(15) Lovgivning, der fastsætter fælles foranstaltninger og procedurer for gennemførelsen af de fælles normer, og som indeholder følsomme sikkerhedsoplysninger, samt Kommissionens inspektionsrapporter og de nationale myndigheders svar herpå bør betragtes som "EU-klassificerede oplysninger" som omhandlet i Kommissionens afgørelse 2001/844/EF, EKSF, Euratom af 29. november 2001 om ændring af dens

forretningsorden[6]. Sådanne dokumenter bør ikke offentliggøres, men kun stilles til rådighed for operatører og enheder med berettiget interesse deri.

(16) De nødvendige foranstaltninger og procedurer til anvendelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[7].

(17) For at give mulighed for at undlade at screene transferpassagerer og transferbagage ved ankomst med luftfartøj fra et tredjeland, det såkaldte "one-stop security"-princip, og for at tillade, at passagerer fra sådanne luftfartøjer blandes med screenede afrejsende passagerer, vil det være hensigtsmæssigt at fremme, at der indgås aftaler mellem Fællesskabet og tredjelande om anerkendelse af, at disse tredjelandes sikkerhedsnormer er på højde med fællesskabsnormerne.

(18) Der bør fastsættes sanktioner for overtrædelse af denne forordning. Sanktionerne bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

1. Denne forordning fastsætter fælles regler for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger.

   Den tilvejebringer endvidere grundlaget for en ensartet fortolkning af april 2002-udgaven af bilag 17 til Chicago-konventionen af 7. december 1944 angående international civil luftfart.

2. Midlerne til at nå de i stk. 1 anførte mål er:

   a) fastsættelse af fælles regler og fælles normer for luftfartssikkerhed

   b) mekanismer for kontrol med overholdelsen.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Forordningen gælder for:

a) alle lufthavne med civil luftfart på en medlemsstats område

b) alle operatører, herunder luftfartsselskaber, der yder tjenester til de i litra a) omhandlede lufthavne

c) alle enheder, der driver virksomhed fra lokaler i eller uden for lufthavnsområdet og leverer varer og/eller tjenesteydelser til eller gennem de i litra a) omhandlede lufthavne.

---

[6] EUT L 317 af 3.12.2001, s. 1.

[7] EUT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

(1) "civil luftfart": al kommerciel og ikke-kommerciel lufttrafik, både ruteflyvning og charterflyvning, men ikke flyvning med statsluftfartøjer som omhandlet i artikel 3 i Chicago-konventionen angående international civil luftfart fra 1944

(2) "luftfartssikkerhed": kombinationen af foranstaltninger og menneskelige og naturlige ressourcer, som har til formål at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger

(3) "operatør": en person, en organisation eller en virksomhed, der varetager eller tilbyder at varetage lufttrafik

(4) "luftfartsselskab": et lufttrafikforetagende med en gyldig licens

(5) "EU-luftfartsselskab": et luftfartsselskab med en gyldig licens, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med Rådets forordning (EF) nr. 2407/92[8]

(6) "forbudte genstande": våben, eksplosive stoffer og andre anordninger, genstande og stoffer, der kan benyttes til at begå en ulovlig handling

(7) "screening": anvendelse af tekniske eller andre midler med henblik på at identificere og/eller detektere forbudte genstande

(8) "security-kontrol": anvendelse af metoder til at forebygge, at der indføres eller medbringes forbudte genstande

(9) "adgangskontrol": anvendelse af metoder til at forebygge, at uvedkommende personer og køretøjer får adgang

(10) "airside": manøvreområdet i en lufthavn, tilstødende terræn og bygninger eller dele heraf, hvortil der er begrænset adgang

(11) "landside": de dele af en lufthavn, tilstødende terræn og bygninger eller dele heraf, der ikke er airside

(12) "security-beskyttet område": den del af airside, hvor der - ud over den begrænsede adgang - også anvendes adgangskontrol

(13) "demarkeret område": et område, der ved hjælp af adgangskontrol er adskilt fra security-beskyttede områder eller, hvis det demarkerede område selv er et security-beskyttet område, fra andre security-beskyttede områder i en lufthavn

(14) "baggrundskontrol": verificerbar kontrol af en persons identitet, herunder enhver kriminel baggrund, som led i vurderingen af, om personen bør have uledsaget adgang til security-beskyttede områder

(15) "transfer-passagerer, -bagage og -fragt": passagerer, bagage og fragt, der afrejser/afsendes med et andet luftfartøj, end de er ankommet med

(16) "transitpassagerer, -bagage og -fragt": passagerer, bagage og fragt, der afrejser/afsendes med samme luftfartøj, som de er ankommet med

(17) "potentielt uregerlig passager": en person, som udvises, som er nægtet indrejse, eller som er anholdt eller fængslet

(18) "håndbagage": bagage, der skal transporteres i et luftfartøjs kabine

---

[8] EUT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

(19) "indskrevet bagage": bagage, der skal transporteres i et luftfartøjs lastrum

(20) "ledsaget indskrevet bagage": bagage, der er indskrevet til transport i lastrummet på et luftfartøj, som den passager, der indskrev den, selv er om bord i

(21) "luftfartsselskabers post": post, hvis afsender og modtager begge er luftfartsselskaber

(22) "luftfartsselskabers materialer": materialer, hvis afsender og modtager begge er luftfartsselskaber, eller som benyttes af et luftfartsselskab

(23) "fragt": andre ting end bagage, luftfartsselskabers post og materialer samt forsyninger til flyvningen, som skal transporteres med et luftfartøj

(24) "sikkerhedsgodkendt fragtagent": et luftfartsselskab, en agent, en speditør eller en anden enhed, som i forbindelse med fragt varetager sikkerhedskontrol i overensstemmelse med denne forordning

(25) "kendt kunde": en kunde, der afsender fragt, og hvis procedurer opfylder sådanne fælles sikkerhedsregler og -normer, at fragten kan transporteres med ethvert fly uden yderligere screening

(26) "registreret kunde": en kunde, der afsender fragt, og hvis procedurer opfylder sådanne fælles sikkerhedsregler og -normer, at fragten kan transporteres med fragtfly uden yderligere screening

(27) "check af luftfartøj": inspektion af de dele af luftfartøjets indre, som passagererne kan have haft adgang til, og inspektion af luftfartøjets lastrum med henblik på at finde forbudte genstande og påvise ulovlige handlinger rettet mod luftfartøjet

(28) "kontrol af luftfartøj": inspektion af luftfartøjets indre og tilgængelige ydre med henblik på at finde forbudte genstande og påvise ulovlige handlinger rettet mod luftfartøjet

(29) "sikkerhedsansvarlig om bord": en person, som er ansat af en medlemsstat til at rejse med luftfartøjer, der tilhører det luftfartsselskab, hvis licens er udstedt af medlemsstaten, med det formål at beskytte luftfartøjet og de ombordværende mod ulovlige handlinger.

Artikel 4

Fælles normer

1. Der fastlægges fælles normer for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger som anført i bilaget.

2. De detaljerede foranstaltninger og procedurer for gennemførelsen af de fælles normer, der er omhandlet i stk. 1, fastlægges efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2.

   Foranstaltningerne skal bl.a. omhandle følgende:

   a) metoder til screening, adgangskontrol og anden security-kontrol

   b) metoder til udførelse af check og kontrol af luftfartøjer

   c) forbudte genstande

   d) ydelseskriterier og godkendelsesprøver for udstyr

   e) krav vedrørende ansættelse og uddannelse af personale

   f) afgrænsning af kritiske zoner i security-beskyttede områder

g) sikkerhedsgodkendte fragtagenters, kendte kunders og registrerede kunders forpligtelser og procedurer for deres godkendelse

h) kategorier af personer og gods, som af objektive grunde er omfattet af særlige sikkerhedsprocedurer eller kan undtages fra screening, adgangskontrol eller anden security-kontrol.

Foranstaltninger og procedurer kan også omhandle screening, adgangskontrol eller anden security-kontrol, uden at de fælles normer i stk. 1 overholdes, hvis de tilvejebringer et passende beskyttelsesniveau i lufthavne eller demarkerede områder i lufthavne. Sådanne alternative foranstaltninger skal være begrundet i luftfartøjets størrelse, operationens karakter og/eller trafiktætheden i de pågældende lufthavne.

3. Medlemsstaterne sikrer anvendelsen af de fælles normer, der er omhandlet i stk. 1.

Artikel 5

Anvendelse af strengere foranstaltninger

1. Medlemsstaterne kan anvende foranstaltninger, der er strengere end de fælles normer, der er fastlagt i artikel 4. De skal i sådanne tilfælde basere sig på en risikovurdering og overholde fællesskabsretten. Strengere foranstaltninger skal være relevante, objektive og ikke-diskriminerende og stå i rimeligt forhold til den risiko, der søges begrænset.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de trufne foranstaltninger.

2. Kommissionen kan se nærmere på anvendelsen af stk. 1 og efter høring af udvalget i artikel 16, stk. 1, beslutte, om det skal tillades medlemsstaten at vedblive med at anvende foranstaltningerne.

Kommissionen meddeler Rådet og medlemsstaterne sin beslutning.

En medlemsstat kan inden for en måned efter, at Kommissionens meddelelse er sendt, henvise sagen til Rådet. Rådet kan med kvalificeret flertal træffe en anden beslutning inden for tre måneder.

3. Stk. 1, andet afsnit, og stk. 2 finder ikke anvendelse, hvis de strengere foranstaltninger kun gælder for en bestemt flyvning på en bestemt dato.

Artikel 6

Sikkerhedsforanstaltninger, som kræves af tredjelande

1. Uden at bilaterale aftaler, hvori Fællesskabet er part, berøres, underretter medlemsstaterne Kommissionen om foranstaltninger, som et tredjeland kræver vedrørende flyvninger fra en lufthavn i en medlemsstat til eller over det pågældende tredjeland, hvis foranstaltningerne afviger fra de fælles normer som fastlagt i artikel 4.

2. Kommissionen ser nærmere på anvendelsen af stk. 1, enten på eget initiativ eller efter anmodning fra den pågældende medlemsstat, og kan efter høring af udvalget i artikel 16, stk. 1, beslutte, om den pågældende medlemsstat, operatør eller anden enhed kan vedblive med at anvende de pågældende foranstaltninger.

Kommissionen meddeler Rådet og medlemsstaterne sin beslutning.

3. Stk. 1 og 2 finder ikke anvendelse:

a) hvis den pågældende medlemsstat anvender foranstaltningerne i overensstemmelse med artikel 5, eller

b) hvis tredjelandets krav kun gælder for en bestemt flyvning på en bestemt dato.

Artikel 7

National myndighed

Hvis der i en medlemsstat er to eller flere organer eller enheder inddraget i luftfartssikkerhed, udpeger den pågældende medlemsstat én myndighed (i det følgende benævnt "den nationale myndighed"), der har ansvaret for at koordinere og overvåge anvendelsen af de i artikel 4 omhandlede fælles normer.

Artikel 8

Programmer

Medlemsstaterne, de, der driver lufthavne, luftfartsselskaber og andre enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer, har ansvaret for at udarbejde, gennemføre og ajourføre deres sikkerhedsprogrammer som beskrevet i artikel 9-12.

Medlemsstaterne skal derudover udføre den generelle kvalitetskontrol, der er beskrevet i artikel 13.

Artikel 9

Nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart

1. Hver medlemsstat udarbejder, gennemfører og ajourfører et nationalt sikkerhedsprogram for civil luftfart.

   I programmet fastlægges det, hvor ansvaret for anvendelse af de fælles normer i artikel 4 ligger, og hvilke foranstaltninger der kræves af operatører og andre enheder i dette øjemed.

2. Den nationale myndighed stiller de fornødne dele af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart til rådighed for operatører og enheder med berettiget interesse deri.

Artikel 10

Sikkerhedsprogram for lufthavne

1. Enhver, der driver en lufthavn, udarbejder, gennemfører og ajourfører et sikkerhedsprogram for lufthavnen.

   I programmet beskrives, hvilke metoder og procedurer den, der driver lufthavnen, skal følge for at opfylde kravene i denne forordning og det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart i den medlemsstat, lufthavnen ligger i.

   Det beskrives ligeledes i programmet, hvordan den, der driver lufthavnen, overvåger, at disse metoder og procedurer overholdes.

2. Sikkerhedsprogrammer for lufthavne skal forelægges for den nationale myndighed.

Artikel 11

Sikkerhedsprogram for luftfartsselskaber

1. Hvert luftfartsselskab udarbejder, gennemfører og ajourfører et sikkerhedsprogram for luftfartsselskabet.

I programmet beskrives, hvilke metoder og procedurer luftfartsselskabet skal følge for at opfylde kravene i denne forordning og det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart i den medlemsstat, selskabet driver sin virksomhed fra.

Det beskrives ligeledes i programmet, hvordan luftfartsselskabet overvåger, at disse metoder og procedurer overholdes.

2. Sikkerhedsprogrammer for luftfartsselskaber skal på forlangende forelægges for den nationale myndighed.

Artikel 12

Sikkerhedsprogram for enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer

1. Hver enhed, der anvender luftfartssikkerhedsnormer, udarbejder, gennemfører og ajourfører et sikkerhedsprogram.

   I programmet beskrives, hvilke metoder og procedurer enheden skal følge for at opfylde kravene i denne forordning og det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart i den medlemsstat, enheden ligger i.

   Det beskrives ligeledes i programmet, hvordan enheden selv overvåger, at disse metoder og procedurer overholdes.

2. Sikkerhedsprogrammer for enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer, skal på forlangende forelægges for den nationale myndighed.

Artikel 13

Nationalt kvalitetskontrolprogram

1. Hver medlemsstat udarbejder et nationalt kvalitetskontrolprogram og sikrer, at det gennemføres.

   Programmet skal sætte medlemsstaten i stand til at kontrollere kvaliteten af sikkerheden inden for civil luftfart med henblik på overvågning af, at kravene i denne forordning og det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart opfyldes.

2. Specifikationerne for det nationale kvalitetskontrolprogram fastsættes efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2.

   Programmet skal muliggøre hurtigt at opdage og korrigere mangler. Programmet skal ligeledes indebære, at alle lufthavne, operatører og andre enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer, inden for den pågældende medlemsstats område kontrolleres regelmæssigt af den nationale myndighed eller under dennes tilsyn.

Artikel 14

Kommissionens inspektion

1. Kommissionen foretager i samarbejde med den nationale myndighed inspektioner - herunder inspektioner i lufthavne, hos operatører og hos enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer - for at overvåge medlemsstaternes anvendelse af bestemmelserne i denne forordning og påvise eventuelle svage punkter i luftfartssikkerheden. Med dette for øje underretter den nationale myndighed skriftligt Kommissionen om, hvilke lufthavne på dens område der betjener civil luftfart, ud over dem, der er omfattet af artikel 4, stk. 2, tredje afsnit.

Procedurerne for gennemførelse af Kommissionens inspektioner fastsættes efter fremgangsmåden i artikel 16, stk. 2.

2. Kommissionens inspektioner i lufthavne, hos operatører og hos enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer, sker uanmeldt.

3. Alle Kommissionens inspektionsrapporter sendes til den nationale myndighed i den pågældende medlemsstat, som i sin besvarelse deraf beskriver, hvilke foranstaltninger den har truffet for at afhjælpe eventuelle mangler.

Rapporten sendes derefter sammen med den nationale myndigheds besvarelse til de øvrige nationale myndigheder.

Artikel 15

Formidling af oplysninger

Ved anvendelse af afgørelse 2001/844/EF, EKSF, Euratom betragtes følgende dokumenter som "EU-klassificerede dokumenter", og de må ikke gøres offentligt tilgængelige:

a) de foranstaltninger og procedurer, der er omhandlet i artikel 4, stk. 2, hvis de indeholder følsomme sikkerhedsoplysninger

b) Kommissionens inspektionsrapporter og de nationale myndigheder besvarelser, som omhandlet i artikel 14, stk. 3.

Artikel 16

Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg (herefter benævnt "udvalget").

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til en måned.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 17

Tredjelande

Fællesskabet kan i overensstemmelse med traktatens artikel 300 indgå en aftale med et tredjeland om anerkendelse af, at tredjelandets sikkerhedsnormer er ækvivalente med EU's normer.

Artikel 18

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner for overtrædelse af denne forordning og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning.

Artikel 19

Ophævelse af tidligere forordninger

Forordning (EF) nr. 2320/2002 ophæves.

Artikel 20

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den […], undtagen artikel 4, stk. 2, artikel 13, stk. 2, artikel 14, stk. 1 og artikel 16, som anvendes fra ikrafttrædelsesdatoen.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

BILAG

FÆLLES NORMER FOR BESKYTTELSE AF CIVIL LUFTFART MOD ULOVLIGE HANDLINGER (ARTIKEL 4)

1. SIKKERHED I LUFTHAVNE

1.1 Krav til planlægning af lufthavne

1. Ved projektering og bygning af nye lufthavnsanlæg og ved ombygning af eksisterende lufthavnsfaciliteter skal der tages hensyn til alle krav, som vedrører gennemførelse af de fælles normer, der er omhandlet i dette bilag, og gennemførelsesbestemmelser dertil.

2. Lufthavne skal være opdelt i følgende områder:

   a) landside

   b) airside

   c) security-beskyttede områder og

   d) kritiske zoner i security-beskyttede områder.

1.2 Adgangskontrol

1. Adgangen til airside skal begrænses, således at uvedkommende personer og køretøjer forhindres i at komme ind i disse områder.

2. Adgangen til security-beskyttede områder skal kontrolleres, således at der ikke kan komme uvedkommende personer og køretøjer ind i disse områder.

3. Personer og køretøjer kan kun få adgang til airside og security-beskyttede områder, hvis de opfylder gældende sikkerhedskrav.

4. Inden et medlem af en flyvebesætning kan få udstedt et id-kort af et EU-luftfartsselskab, skal den licensudstedende medlemsstat have udført en baggrundskontrol af den pågældende person med tilfredsstillende resultat.

5. Inden en ansat kan få udstedt et lufthavns-id-kort, der giver adgang til security-beskyttede områder, skal den medlemsstat, som lufthavnen ligger i, have udført en baggrundskontrol af den pågældende med tilfredsstillende resultat. Dette gælder ikke for flyvebesætningsmedlemmer, der er i besiddelse af et flyvebesætnings-id-kort som omhandlet i stk. 4.

1.3 Screening af andre personer end passagerer og medbragte genstande

1. Andre personer end passagerer og medbragte genstande skal screenes ved kontinuerlig stikprøvekontrol, når de passerer ind i et security-beskyttet område, således at det forhindres, at forbudte genstande kommer ind i disse områder.

2. Alle andre personer end passagerer og alle medbragte genstande skal screenes, når de passerer ind i en kritisk zone i et security-beskyttet område, således at det forhindres, at forbudte genstande kommer ind i disse zoner.

1.4 Undersøgelse af køretøjer

Køretøjer skal undersøges, når de passerer ind i et security-beskyttet område, således at det forhindres, at forbudte genstande kommer ind i disse områder.

1.5 Overvågning, patruljer og anden fysisk kontrol

I security-beskyttede områder og alle tilstødende områder, som publikum har adgang til, skal der være overvågning, patruljering og anden fysisk kontrol, hvorved det bliver muligt at opdage mistænkelig adfærd, udpege svage punkter, som kan udnyttes til udførelse af ulovlige handlinger, og forhindre personer i at bringe sådanne handlinger til udførelse.

2. DEMARKEREDE OMRÅDER I LUFTHAVNE

Luftfartøjer, der parkeres i demarkerede områder i lufthavne, der anvender alternative foranstaltninger som omhandlet i artikel 4, stk. 2, tredje afsnit, skal være adskilt fra luftfartøjer, som er omfattet af de fælles normer i dette bilag uden begrænsninger, så sikkerheden for sidstnævnte luftfartøjer og deres passagerer, bagage og fragt ikke mindskes.

3. FLYSIKKERHED

1. Hvis der går passagerer fra borde, skal der gennemføres et check af luftfartøjet inden afgang til sikring af, at der ikke findes nogen forbudte genstande om bord.
2. Alle luftfartøjer skal beskyttes mod uautoriseret adgang.
3. Alle luftfartøjer, der ikke har været beskyttet mod uautoriseret adgang, skal underkastes en kontrol af luftfartøjet.

4. PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

4.1 Screening af passagerer og håndbagage

1. Alle lokalt afgående passagerer, transfer- og transitpassagerer og deres håndbagage skal screenes for at forhindre, at forbudte genstande bringes ind i security-beskyttede områder og om bord på et luftfartøj.
2. Screening af transfer-passagerer og deres håndbagage kan undlades
   a) hvis de ankommer fra en medlemsstat, medmindre Kommissionen eller medlemsstaten har givet oplysning om, at disse passagerer og deres håndbagage ikke kan anses for at være screenet i henhold til de fælles normer, eller
   b) hvis de ankommer fra et tredjeland, som Fællesskabet har indgået en aftale med som omhandlet i artikel 17, ifølge hvilken disse passagerer og deres håndbagage er screenet i henhold til normer, der er ækvivalente med EU-normerne.
3. Screening af transitpassagerer og deres håndbagage kan undlades
   a) hvis de forbliver om bord i luftfartøjet, eller
   b) hvis de ikke kommer i kontakt med andre screenede afrejsende passagerer end dem, der går om bord i samme luftfartøj, eller
   c) hvis de ankommer fra en medlemsstat, medmindre Kommissionen eller medlemsstaten har givet oplysning om, at disse passagerer og deres håndbagage ikke kan anses for at være screenet i henhold til de fælles normer, eller
   d) hvis de ankommer fra et tredjeland, som Fællesskabet har indgået en aftale med som omhandlet i artikel 17, og ifølge hvilken disse passagerer og deres

håndbagage er screenet i henhold til normer, der er ækvivalente med EU-normerne.

4.2 Beskyttelse af passagerer og håndbagage

1. Passagerer og deres håndbagage skal beskyttes mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor de screenes, indtil det luftfartøj, de transporteres med, afgår.

2. Screenede afgående passagerer må ikke komme i kontakt med ankommende passagerer, undtagen

   a) hvis passagerne ankommer fra en medlemsstat, forudsat at Kommissionen eller medlemsstaten ikke har givet oplysning om, at disse ankommende passagerer og deres håndbagage ikke kan anses for at være screenet i henhold til de fælles normer, eller

   b) hvis passagererne ankommer fra et tredjeland, som Fællesskabet har indgået en aftale med som omhandlet i artikel 17, ifølge hvilken disse passagerer og deres håndbagage er screenet i henhold til normer, der er ækvivalente med EU-normerne.

4.3 Potentielt uregerlige passagerer

Inden afgang skal der træffes de fornødne sikkerhedsforanstaltninger over for potentielt uregerlige passagerer.

5. INDSKREVET BAGAGE

5.1 Screening af indskrevet bagage

1. Al indskrevet bagage skal screenes, inden den lastes på et luftfartøj.

2. Screening af indskrevet transfer-bagage kan undlades

   a) hvis den ankommer fra en medlemsstat, medmindre Kommissionen eller medlemsstaten har givet oplysning om, at denne indskrevne bagage ikke kan anses for at være screenet i henhold til de fælles normer, eller

   b) hvis den ankommer fra et tredjeland, som Fællesskabet har indgået en aftale med som omhandlet i artikel 17, og ifølge hvilken denne bagage er screenet i henhold til normer, der er ækvivalente med EU-normerne.

3. Screening af indskrevet transitbagage kan undlades, hvis bagagen forbliver om bord i luftfartøjet.

5.2 Beskyttelse af indskrevet bagage

Indskrevet bagage, der skal transporteres med et luftfartøj, skal beskyttes mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor luftfartsselskabet tager den i sin varetægt - eller hvor den screenes, hvis dette sker forinden - indtil det luftfartøj, som den skal transporteres med, afgår.

5.3 Sammenkædning af bagage

1. Hvert stykke indskrevet bagage skal identificeres som ledsaget eller uledsaget. Indskrevet bagage, der tilhører en passager, der er indskrevet på en flyvning, men ikke er om bord på luftfartøjet, identificeres som uledsaget.

2. Uledsaget indskrevet bagage må ikke transporteres, medmindre den er blevet adskilt fra passageren på grund af omstændigheder, som passageren ikke har haft indflydelse på, eller underkastes ekstra sikkerhedskontrol.

6. FRAGT

6.1 Sikkerhedskontrol af fragt

1. Al fragt skal underkastes sikkerhedskontrol, inden den lastes på et luftfartøj. Et luftfartsselskab må kun modtage fragt til transport med et luftfartøj, hvis en sikkerhedsgodkendt fragtagent, en kendt kunde eller en registreret kunde har bekræftet og indestår for, at sikkerhedskontrollen er gennemført.
2. Transfer-fragt skal underkastes sikkerhedskontrol som nærmere beskrevet i gennemførelsesbestemmelserne.
3. Sikkerhedskontrol af transitfragt kan undlades, hvis fragten forbliver om bord i luftfartøjet.

6.2 Beskyttelse af fragt

1. Fragt, der skal transporteres med et luftfartøj, skal beskyttes mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor sikkerhedskontrollen er gennemført, indtil det luftfartøj, som den skal transporteres med, afgår.
2. Fragt, der ikke har været behørigt beskyttet mod uautoriseret adgang efter sikkerhedskontrollen, skal screenes.

7. LUFTFARTSSELSKABERS POST OG MATERIALER

Luftfartsselskabers post og materialer skal underkastes sikkerhedskontrol og derefter beskyttes, indtil de lastes på luftfartøjet, for at forhindre, at forbudte genstande bringes om bord på et luftfartøj.

8. FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

Forsyninger til flyvningen, herunder catering, der skal transporteres med et luftfartøj eller bruges om bord, skal underkastes sikkerhedskontrol og derefter beskyttes, indtil de lastes på luftfartøjet, for at forhindre, at forbudte genstande bringes om bord på et luftfartøj.

9. LEVERANCER TIL LUFTHAVNEN

Varer, der skal sælges eller bruges i lufthavnes security-beskyttede områder, herunder varer til afgiftsfrie butikker og restauranter, skal underkastes sikkerhedskontrol for at forhindre, at forbudte genstande bringes ind i disse områder.

10. SIKKERHEDSFORANTALTNINGER UNDER FLYVNINGEN

1. Uden at gældende regler for flyvesikkerheden berøres, skal uvedkommende forhindres i at komme ind i cockpittet under flyvningen.
2. Uden at gældende regler for flyvesikkerheden berøres, skal der træffes behørige sikkerhedsforanstaltninger over for potentielt uregerlige passagerer under flyvningen.
3. Hvis en passager under flyvningen forsøger at begå en ulovlig handling, skal der træffes behørige foranstaltninger til at imødegå, at en sådan handling bringes til udførelse.
4. Der må ikke medbringes våben om bord på et fly, undtagen hvis den pågældende medlemsstat har givet tilladelse hertil og de relevante sikkerhedskrav er opfyldt.

5. Sikkerhedsansvarlige må kun være om bord i et luftfartøj, hvis de relevante sikkerheds- og uddannelseskrav er opfyldt. Medlemsstaterne har fortsat ret til ikke at tillade sikkerhedsansvarlige om bord på flyvninger, der foretages af luftfartsselskaber, som de har udstedt licens til.

6. Punkt 1-5 finder kun anvendelse på EU-luftfartsselskaber.

11. ANSÆTTELSE OG UDDANNELSE AF PERSONALE

1. Personer, der udfører eller er ansvarlige for udførelse af screening, adgangskontrol eller anden sikkerhedskontrol, skal ansættes, uddannes og certificeres således, at de med sikkerhed er egnede og kvalificerede til at udføre de arbejdsopgaver, de ansættes til.

2. Andre personer end passagerer, der har brug for adgang til security-beskyttede områder, skal gennemgå en sikkerhedsuddannelse, inden de får udstedt enten lufthavns-id-kort eller flyvebesætnings-id-kort.

3. Uddannelsen i punkt 1 og 2 afholdes i form af et grundkursus og derefter løbende.

4. Instruktørerne, der varetager uddannelsen af personerne i punkt 1 og 2, skal have gode kvalifikationer.

12. SIKKERHEDSUDSTYR

Udstyr til screening, adgangskontrol og anden sikkerhedskontrol skal give mulighed for, at den pågældende sikkerhedskontrol kan udføres.

BILAG

FÆLLES NORMER FOR BESKYTTELSE AF CIVIL LUFTFART MOD ULOVLIGE HANDLINGER (ARTIKEL 4)

1. SIKKERHED I LUFTHAVNE

1.1 Krav til planlægning af lufthavne

1. Ved projektering og bygning af nye lufthavnsanlæg og ved ombygning af eksisterende lufthavnsfaciliteter skal der tages hensyn til alle krav, som vedrører gennemførelse af de fælles normer, der er omhandlet i dette bilag, og gennemførelsesbestemmelser dertil.

2. Lufthavne skal være opdelt i følgende områder:

   a) landside

   b) airside

   c) security-beskyttede områder og

   d) kritiske zoner i security-beskyttede områder.

1.2 Adgangskontrol

1. Adgangen til airside skal begrænses, således at uvedkommende personer og køretøjer forhindres i at komme ind i disse områder.

2. Adgangen til security-beskyttede områder skal kontrolleres, således at der ikke kan komme uvedkommende personer og køretøjer ind i disse områder.

3. Personer og køretøjer kan kun få adgang til airside og security-beskyttede områder, hvis de opfylder gældende sikkerhedskrav.

4. Inden et medlem af en flyvebesætning kan få udstedt et id-kort af et EU-luftfartsselskab, skal den licensudstedende medlemsstat have udført en baggrundskontrol af den pågældende person med tilfredsstillende resultat.

5. Inden en ansat kan få udstedt et lufthavns-id-kort, der giver adgang til security-beskyttede områder, skal den medlemsstat, som lufthavnen ligger i, have udført en baggrundskontrol af den pågældende med tilfredsstillende resultat. Dette gælder ikke for flyvebesætningsmedlemmer, der er i besiddelse af et flyvebesætnings-id-kort som omhandlet i stk. 4.

1.3 Screening af andre personer end passagerer og medbragte genstande

1. Andre personer end passagerer og medbragte genstande skal screenes ved kontinuerlig stikprøvekontrol, når de passerer ind i et security-beskyttet område, således at det forhindres, at forbudte genstande kommer ind i disse områder.

2. Alle andre personer end passagerer og alle medbragte genstande skal screenes, når de passerer ind i en kritisk zone i et security-beskyttet område, således at det forhindres, at forbudte genstande kommer ind i disse zoner.

1.4 Undersøgelse af køretøjer

Køretøjer skal undersøges, når de passerer ind i et security-beskyttet område, således at det forhindres, at forbudte genstande kommer ind i disse områder.

1.5 Overvågning, patruljer og anden fysisk kontrol

I security-beskyttede områder og alle tilstødende områder, som publikum har adgang til, skal der være overvågning, patruljering og anden fysisk kontrol, hvorved det bliver muligt at opdage mistænkelig adfærd, udpege svage punkter, som kan udnyttes til udførelse af ulovlige handlinger, og forhindre personer i at bringe sådanne handlinger til udførelse.

2. DEMARKEREDE OMRÅDER I LUFTHAVNE

Luftfartøjer, der parkeres i demarkerede områder i lufthavne, der anvender alternative foranstaltninger som omhandlet i artikel 4, stk. 2, tredje afsnit, skal være adskilt fra luftfartøjer, som er omfattet af de fælles normer i dette bilag uden begrænsninger, så sikkerheden for sidstnævnte luftfartøjer og deres passagerer, bagage og fragt ikke mindskes.

3. FLYSIKKERHED

1. Hvis der går passagerer fra borde, skal der gennemføres et check af luftfartøjet inden afgang til sikring af, at der ikke findes nogen forbudte genstande om bord.

2. Alle luftfartøjer skal beskyttes mod uautoriseret adgang.

3. Alle luftfartøjer, der ikke har været beskyttet mod uautoriseret adgang, skal underkastes en kontrol af luftfartøjet.

4. PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

4.1 Screening af passagerer og håndbagage

1. Alle lokalt afgående passagerer, transfer- og transitpassagerer og deres håndbagage skal screenes for at forhindre, at forbudte genstande bringes ind i security-beskyttede områder og om bord på et luftfartøj.

2. Screening af transfer-passagerer og deres håndbagage kan undlades

   a) hvis de ankommer fra en medlemsstat, medmindre Kommissionen eller medlemsstaten har givet oplysning om, at disse passagerer og deres håndbagage ikke kan anses for at være screenet i henhold til de fælles normer, eller

   b) hvis de ankommer fra et tredjeland, som Fællesskabet har indgået en aftale med som omhandlet i artikel 17, ifølge hvilken disse passagerer og deres håndbagage er screenet i henhold til normer, der er ækvivalente med EU-normerne.

3. Screening af transitpassagerer og deres håndbagage kan undlades

   a) hvis de forbliver om bord i luftfartøjet, eller

   b) hvis de ikke kommer i kontakt med andre screenede afrejsende passagerer end dem, der går om bord i samme luftfartøj, eller

   c) hvis de ankommer fra en medlemsstat, medmindre Kommissionen eller medlemsstaten har givet oplysning om, at disse passagerer og deres håndbagage ikke kan anses for at være screenet i henhold til de fælles normer, eller

   d) hvis de ankommer fra et tredjeland, som Fællesskabet har indgået en aftale med som omhandlet i artikel 17, og ifølge hvilken disse passagerer og deres

håndbagage er screenet i henhold til normer, der er ækvivalente med EU-normerne.

4.2 Beskyttelse af passagerer og håndbagage

1. Passagerer og deres håndbagage skal beskyttes mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor de screenes, indtil det luftfartøj, de transporteres med, afgår.

2. Screenede afgående passagerer må ikke komme i kontakt med ankommende passagerer, undtagen

   a) hvis passagerne ankommer fra en medlemsstat, forudsat at Kommissionen eller medlemsstaten ikke har givet oplysning om, at disse ankommende passagerer og deres håndbagage ikke kan anses for at være screenet i henhold til de fælles normer, eller

   b) hvis passagererne ankommer fra et tredjeland, som Fællesskabet har indgået en aftale med som omhandlet i artikel 17, ifølge hvilken disse passagerer og deres håndbagage er screenet i henhold til normer, der er ækvivalente med EU-normerne.

4.3 Potentielt uregerlige passagerer

Inden afgang skal der træffes de fornødne sikkerhedsforanstaltninger over for potentielt uregerlige passagerer.

5. INDSKREVET BAGAGE

5.1 Screening af indskrevet bagage

1. Al indskrevet bagage skal screenes, inden den lastes på et luftfartøj.

2. Screening af indskrevet transfer-bagage kan undlades

   a) hvis den ankommer fra en medlemsstat, medmindre Kommissionen eller medlemsstaten har givet oplysning om, at denne indskrevne bagage ikke kan anses for at være screenet i henhold til de fælles normer, eller

   b) hvis den ankommer fra et tredjeland, som Fællesskabet har indgået en aftale med som omhandlet i artikel 17, og ifølge hvilken denne bagage er screenet i henhold til normer, der er ækvivalente med EU-normerne.

3. Screening af indskrevet transitbagage kan undlades, hvis bagagen forbliver om bord i luftfartøjet.

5.2 Beskyttelse af indskrevet bagage

Indskrevet bagage, der skal transporteres med et luftfartøj, skal beskyttes mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor luftfartsselskabet tager den i sin varetægt - eller hvor den screenes, hvis dette sker forinden - indtil det luftfartøj, som den skal transporteres med, afgår.

5.3 Sammenkædning af bagage

1. Hvert stykke indskrevet bagage skal identificeres som ledsaget eller uledsaget. Indskrevet bagage, der tilhører en passager, der er indskrevet på en flyvning, men ikke er om bord på luftfartøjet, identificeres som uledsaget.

2. Uledsaget indskrevet bagage må ikke transporteres, medmindre den er blevet adskilt fra passageren på grund af omstændigheder, som passageren ikke har haft indflydelse på, eller underkastes ekstra sikkerhedskontrol.

6. FRAGT

6.1 Sikkerhedskontrol af fragt

1. Al fragt skal underkastes sikkerhedskontrol, inden den lastes på et luftfartøj. Et luftfartsselskab må kun modtage fragt til transport med et luftfartøj, hvis en sikkerhedsgodkendt fragtagent, en kendt kunde eller en registreret kunde har bekræftet og indestår for, at sikkerhedskontrollen er gennemført.
2. Transfer-fragt skal underkastes sikkerhedskontrol som nærmere beskrevet i gennemførelsesbestemmelserne.
3. Sikkerhedskontrol af transitfragt kan undlades, hvis fragten forbliver om bord i luftfartøjet.

6.2 Beskyttelse af fragt

1. Fragt, der skal transporteres med et luftfartøj, skal beskyttes mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor sikkerhedskontrollen er gennemført, indtil det luftfartøj, som den skal transporteres med, afgår.
2. Fragt, der ikke har været behørigt beskyttet mod uautoriseret adgang efter sikkerhedskontrollen, skal screenes.

7. LUFTFARTSSELSKABERS POST OG MATERIALER

Luftfartsselskabers post og materialer skal underkastes sikkerhedskontrol og derefter beskyttes, indtil de lastes på luftfartøjet, for at forhindre, at forbudte genstande bringes om bord på et luftfartøj.

8. FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

Forsyninger til flyvningen, herunder catering, der skal transporteres med et luftfartøj eller bruges om bord, skal underkastes sikkerhedskontrol og derefter beskyttes, indtil de lastes på luftfartøjet, for at forhindre, at forbudte genstande bringes om bord på et luftfartøj.

9. LEVERANCER TIL LUFTHAVNEN

Varer, der skal sælges eller bruges i lufthavnes security-beskyttede områder, herunder varer til afgiftsfrie butikker og restauranter, skal underkastes sikkerhedskontrol for at forhindre, at forbudte genstande bringes ind i disse områder.

10. SIKKERHEDSFORANTALTNINGER UNDER FLYVNINGEN

1. Uden at gældende regler for flyvesikkerheden berøres, skal uvedkommende forhindres i at komme ind i cockpittet under flyvningen.
2. Uden at gældende regler for flyvesikkerheden berøres, skal der træffes behørige sikkerhedsforanstaltninger over for potentielt uregerlige passagerer under flyvningen.
3. Hvis en passager under flyvningen forsøger at begå en ulovlig handling, skal der træffes behørige foranstaltninger til at imødegå, at en sådan handling bringes til udførelse.
4. Der må ikke medbringes våben om bord på et fly, undtagen hvis den pågældende medlemsstat har givet tilladelse hertil og de relevante sikkerhedskrav er opfyldt.

5. Sikkerhedsansvarlige må kun være om bord i et luftfartøj, hvis de relevante sikkerheds- og uddannelseskrav er opfyldt. Medlemsstaterne har fortsat ret til ikke at tillade sikkerhedsansvarlige om bord på flyvninger, der foretages af luftfartsselskaber, som de har udstedt licens til.

6. Punkt 1-5 finder kun anvendelse på EU-luftfartsselskaber.

11. ANSÆTTELSE OG UDDANNELSE AF PERSONALE

1. Personer, der udfører eller er ansvarlige for udførelse af screening, adgangskontrol eller anden sikkerhedskontrol, skal ansættes, uddannes og certificeres således, at de med sikkerhed er egnede og kvalificerede til at udføre de arbejdsopgaver, de ansættes til.

2. Andre personer end passagerer, der har brug for adgang til security-beskyttede områder, skal gennemgå en sikkerhedsuddannelse, inden de får udstedt enten lufthavns-id-kort eller flyvebesætnings-id-kort.

3. Uddannelsen i punkt 1 og 2 afholdes i form af et grundkursus og derefter løbende.

4. Instruktørerne, der varetager uddannelsen af personerne i punkt 1 og 2, skal have gode kvalifikationer.

12. SIKKERHEDSUDSTYR

Udstyr til screening, adgangskontrol og anden sikkerhedskontrol skal give mulighed for, at den pågældende sikkerhedskontrol kan udføres.