EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 22.9.2005
KOM(2005) 429 slutlig

2005/0191 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. BAKGRUND

- **Förslagets motiv och syften**

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten har varit i kraft sedan januari 2003. De erfarenheter som vunnits genom kommissionens inspektioner och den dagliga tillämpningen av förordningen i medlemsstaterna visar att en snabb överföring till lagstiftning av en rad icke-obligatoriska rekommendationer som utarbetats av medlemsstaterna, på grund av det snabba utarbetandet och antagandet av förordningen till följd av händelserna den 11 september 2001, har gjort det svårt att genomföra förordningen i en mer solid form.

Förordningen bör därför ersättas. Målet är att förtydliga, förenkla och harmonisera de lagstadgade kraven ytterligare, i syfte att öka den generella säkerheten inom den civila luftfarten. Den nya ramförordningen bör endast innehålla de grundläggande principerna för vad som måste göras i syfte att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, medan tekniska och andra förfaranden för hur detta skall gå till bör fastställas i genomföranderättsakter.

Kommissionen anser att en ny förordning kommer att vara ett tydligt och ledande exempel på bättre lagstiftande.

- **Allmän bakgrund**

Förordning (EG) nr 2320/2002 utarbetades efter de fruktansvärda händelserna i USA den 11 september 2001, när fyra passagerarplan kapades med katastrofala följder. Ett lagstiftningsförslag kom snabbt till stånd och den 16 december 2002 antogs förordning (EG) nr 2320/2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, i enlighet med förfarandet i artikel 251 i EG-fördraget.

Den förordningen har nu varit i kraft i omkring 2,5 år och har kompletterats med genomförandelagstiftning utarbetad enligt det kommittéförfarande som föreskrivs i artiklarna 4 och 9 i förordningen. Den har också genomgått en mindre översyn – förordning (EG) nr 849/2004 – så att några smärre fel i originaltexten kunde rättas till.

Erfarenheten har med tiden visat att förordningen är för detaljerad och behöver förenklas. När ramlagstiftning som antagits genom medbestämmandeförfarandet är för detaljerad blir en översyn för att ta hänsyn till teknisk eller operationell utveckling opraktisk. Denna ramlagstiftning har kommit till enligt en alltför föreskrivande strategi, och den bör ersättas med allmänna principer som när så behövs kan göras mer detaljerade med hjälp av genomförandelagstiftningen.

Kommissionen erkänner subsidiaritetsprincipen, men anser att det vore önskvärt med större harmonisering av säkerhetsåtgärder- och förfaranden än vad som för närvarande är fallet. Det är särskilt luftfartsnäringen (flygbolag, fraktbolag och speditörer, företag som tillverkar utrustning) som av förenklingsskäl har legitimt intresse av en högre grad av harmonisering. Det finns faktiskt situationer där förenkling kan uppnås genom harmonisering, utan att säkerheten äventyras på något sätt. I detta avseende förstår, stöder och följer kommissionen luftfartsnäringens behov och linje.

Ett exempel där det saknas harmonisering är fraktsäkerhet. Enligt punkt 6.2 b i bilagan till förordning (EG) 2320/2002 skall säkerhetsgodkända speditörer underkastas särskilda skyldigheter som skall fastställas av den behöriga myndigheten. Detta har lett till att det nu

finns 25 olika nationella system, vilket medför potentiell snedvridning av konkurrensen och en näring som är oförmögen att dra nytta av friheterna på den inre marknaden.

Ytterligare harmonisering kan utvecklas mer i detalj i genomförandelagstiftningen. När det gäller till exempel fraktsäkerheten kommer det då att vara möjligt att länka säkerhetskraven för säkerhetsgodkända speditörer och kända speditörer till konceptet ”godkänd ekonomisk aktör” som utvecklats inom ramen för gemenskapens tullagstiftning.

Ökad harmonisering är också något som ingår i begreppet ”one stop security”, som innebär att transfererande och transiterande passagerare, bagage och frakt inte behöver genomgå ännu en screening eftersom det finns garantier för att de grundläggande säkerhetskraven uppfyllts vid den ursprungliga avreseflygplatsen. Detta är ytterligare en faktor som gagnar aktörerna på en ytterst konkurrensutsatt marknad.

En översyn av förordningen kan, förutom att det leder till förenkling och harmonisering, också ge ökad tydlighet. Förordningens komplexa innehåll har visat att det finns utrymme för olika tolkningar av de lagstiftade kraven. Delar av texten är dessutom tvetydig. Ökad tydlighet kommer att bidra till ett effektivt genomförande av säkerhetsstandarder och till rättssäkerhet.

Den föreslagna nya förordningen söker uppfylla detta genom att förbättra den övergripande tydligheten och rättsäkerheten (och därmed kvaliteten) när det gäller lagstiftningen, och i och med detta minska utrymmet för feltolkning.

Det har redan påpekats att en lagstiftning som grundar sig på medbeslutande och som innehåller alltför detaljerade operationella och tekniska standarder blir väldigt stel. Kommissionen anser att förmågan att reagera och handla snabbt mot bakgrund av ständigt föränderliga risker är av avgörande betydelse när det gäller att förbättra säkerhetsnivån över lag. En snabb reaktions- och handlingsförmåga bör, om så krävs, ha företräde framför vissa hänsyn med avseende på den institutionella jämvikten vid utarbetandet av lagstiftning. En sådan strategi påverkar naturligtvis inte Europaparlamentets granskningsreservation vid genomförande av lagstiftning som antas genom kommittéförfarande.

Ett orosmoment är att den nuvarande lagstiftningen hör till offentligheten. Alla ändringar som görs kommer därför också att vara offentliga. Kommissionen anser att det inte är önskvärt att detaljerade säkerhetsåtgärder och –förfaranden hör till offentligheten, eftersom potentiella terrorister skulle kunna använda uppgifterna till att leta efter svagheter i luftfartssäkerheten i syfte att begå olagliga handlingar. Av samma skäl ligger det inte i allmänhetens intresse att ny utveckling i säkerhetsfrågor offentliggörs. Denna fråga kan lösas genom att praktiska detaljer hänförs till genomförandelagstiftningen.

- **Gällande bestämmelser på det område som förslaget avser**

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 införs gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten. Förslaget är avsett att ersätta denna rättsakt.

- **Överensstämmelse med unionens övriga politik och mål**

Förslaget är avsett att ersätta den nuvarande förordningen och ge bättre lagstiftning baserad på fyra principer: förenkling, harmonisering, tydlighet och ökad säkerhet.

2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING

- **Samråd med berörda parter**

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

De centrala intressentorganisationer som företrädde flygbolag, flygplatser, piloter och fraktansvariga deltog alla aktivt i en arbetsgrupp som hjälpte kommissionen att utarbeta de standarder som nu ingår i kommissionens förslag.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Intressentorganisationerna stöder generellt målet att göra ramlagstiftningen mindre detaljerad, förutsatt att de också kan spela en aktiv roll vid utarbetandet av kompletterande genomförandelagstiftning.

- **Samråd och experthjälp**

Något behov av extern experthjälp fanns ej.

- **Konsekvensbedömning**

Med tanke på att förslaget syftar till att ersätta den gällande ramförordningen kommer antagandet inte att få några konsekvenser som sådana. Under omständigheterna ansågs därför en dialog med intressentorganisationerna vara mer lämplig än en formell konsekvensbedömning.

Lagstiftningen får varken sociala konsekvenser eller konsekvenser för miljön.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

- **Sammanfattning av den föreslagna åtgärden**

Frånsett ett undantag är det inte kommissionens önskan att genom en ändring av förordning (EG) nr 2320/2002 i grunden ändra sin behörighet på området luftfartssäkerhet. Vad som föreslås är snarare en förändring av tyngdpunkten mellan de rättsliga bestämmelser som fastställs i ramförordningen (nuvarande förordning (EG) nr 2320/2002, ändrad genom förordning (EG) nr 849/2003) och bestämmelserna enligt genomförandelagstiftningen som för närvarande består av sju rättsakter: kommissionens förordningar (EG) nr 622/2003, 1217/2003, 1486/2003, 68/2004, 1138/2004, 781/2005 och 857/2005.

Förordning (EG) nr 2320/2002 skulle alltså ersättas med en förenklad och tydligare förordning med allmänna principer. De närmare föreskrifter som kommer att utgå ur ramförordningen skall i stället föras in i genomförandelagstiftningen, som måste ändras på lämpligt vis.

Det skall noteras att den föreslagna förordningens omfång uppskattningsvis bara är hälften av den nuvarande förordningens.

Den enda nya behörigheten rör bestämmelser för säkerhet under flygning. Den täcker så olika områden som tillträde till cockpiten, störande passagerare och säkerhetsansvarig personal ombord. För närvarande finns det ingen gemenskapslagstiftning som täcker säkerhetsåtgärder under flygning. Kommissionen anser att harmoniseringen av reglerna på detta område bäst bör ske inom ramen för lagstiftningen rörande luftfartssäkerhet, och här inom ramen för genomförandelagstiftningen. Det skall dock understrykas att en sådan genomförandelagstiftning endast kommer att utarbetas om och när sådana regler anses nödvändiga på gemenskapsnivå. Det bör alltså noteras att kommissionen inte har för avsikt att tvinga någon medlemsstat att godta säkerhetsansvarig personal ombord på luftfartyg och att förslaget inte på något sätt kommer att ändra den nuvarande överhögheten på detta område.

- **Rättslig grund**

Artikel 80.2 i EG-fördraget

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig i den mån förslaget inte omfattas av gemenskapens exklusiva behörighet.

Medlemsstaterna kan inte själva uppnå målen enligt förslaget av följande skäl:

Eftersom luftfartssäkerhet är en fråga som rör gemenskapen som helhet och den inre marknaden för luftfart befinner sig i ett mycket framskridet stadium, är det lättare att uppnå målen på gemenskapsnivå än på nationell nivå.

Åtgärder på gemenskapsnivå kommer att göra det lättare att uppnå målen enligt förslaget av följande skäl:

Den nuvarande lagstiftningen har redan visat varför det åtgärder på gemenskapsnivå är den lämpligaste lösningen.

Den nuvarande lagstiftningen har redan visat att gemenskapens strategi för luftfartssäkerhet höjer den övergripande standarden och ökar det ömsesidiga förtroendet mellan medlemsstaterna.

Liksom för den nuvarande lagstiftningen som föreliggande förslag skall ersätta, har målen enligt den nya rättsakten betydligt större utsikter att uppnås på gemenskapsnivå, eftersom luftfartssäkerheten är en fråga som rör gemenskapen som helhet och den inre markanden för luftfart befinner sig i ett mycket avancerat stadium.

Förslaget är därför förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Liksom den nuvarande lagstiftningen innehåller den nya rättsakten gemensamma grundläggande standarder, men medlemsstaterna ges ändå rätt att tillämpa strängare åtgärder om hotbilden kräver detta.

Förslaget tar inte upp frågan om hur säkerheten skall finansieras. Vem skall betala för säkerheten – luftfartsnäringen eller staten? Detta var ett stort diskussionsämne vid antagandet av förordning 2320/2002. Resultatet då var att kommissionen inom ramen för en interinstitutionell deklaration åtog sig att genomföra en studie som framför allt skulle ta upp ”på vilket sätt finansieringen [av luftfartssäkerheten] skall fördelas mellan myndigheter och aktörer och att, om så är lämpligt, överlämna resultat och förslag till Europaparlamentet och rådet.” En sådan studie genomfördes och resultaten offentliggjordes i september 2004 och lades ut på kommissionens webbplats på http://europa.eu.int/comm/transport/air/safety/studies_en.htm. Rapportens slutsatser kommer att användas för ett meddelande från kommissionen som behandlar finansiering av säkerheten när det gäller alla transportmedel. Detta arbete föreskrivs i kommissionens arbetsprogram för 2005 och det planeras vara avslutat i slutet av 2005. Initiativet till den lagstiftning som skall ersätta förordning 2320/2002 har alltså tagits utan att det påverkar vare sig det kommande meddelandet från kommissionen eller det sätt på vilket säkerheten finansieras i gemenskapen i dag.

- **Val av instrument**

Föreslaget instrument: förordning.

Andra regleringsformer skulle vara olämpliga av följande skäl:

Förslaget ersätter en befintlig förordning. En förordning ansågs redan från början vara det lämpligaste instrumentet att a) garantera en enhetlig tillämpning av bestämmelserna inom gemenskapen och b) garantera snabbast möjliga antagande av gemensamma regler efter händelserna den 11 september 2001.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte gemenskapens budget.

5. YTTERLIGARE UPPLYSNINGAR

- **Förenkling**

Förslaget innebär att lagstiftning förenklas.

Erfarenheten har med tiden visat att förordning (EG) nr 2320/2002 är för detaljerad och behöver förenklas. När den ramlagstiftning som antagits genom medbestämmandeförfarande är alltför detaljerad blir en översyn med hänsyn till teknisk eller operationell utveckling väldigt komplicerad.

Som ett exempel på detta föreskrivs i punkt 4.1.1. i bilagan till förordningen två sätt för screening av passagerare - manuell genomsökning eller säkerhetskontroll med metalldetektorbåge som passagerarna passerar genom. Inom en överskådlig framtid kommer andra former av passagerarkontroll baserade på ny teknologi att erbjuda ett realistiskt och mycket lämpligt alternativ för att upptäcka förbjudna föremål. Olyckligtvis kan annan teknik än sådan som beskrivs i punkt 4.1.1 i bilagan till förordningen inte användas förrän även bilagan ändrats. Eftersom det krävs medbestämmandeförfarande kan detta inte ske snabbt, vilket kan få negativa effekter för luftfarten. Detta är bara ett av många exempel.

Antagandet av förslaget kommer att leda till att förordning 2320/2002 upphör att gälla, tillika med förordning 849/2004, genom vilken nämnda förordning ändras. Förslaget är alltså ett led i kommissionens åtagande att dra ner på det administrativa, genom att först skrota befintlig lagstiftning enligt principen ”gammalt mot nytt”.

Förslaget ingår i kommissionens löpande program för uppdatering och förenkling av gemenskapens regelverk och i dess arbets- och lagstiftningsprogram enligt referensdokument 2005/TREN/016.

- **Upphävande av gällande lagstiftning**

Om förslaget antas kommer befintlig lagstiftning att upphöra att gälla.

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES)**

Detta förslag berör en EES-fråga och bör därför gälla i hela EES.

- **Kommentarer till de enskilda artiklarna**

I artikel 1 föreskrivs syftet, nämligen att upprätta gemensamma regler för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar. Artikel 1 skiljer sig inte nämnvärt från artikel 1 i förordning (EG) nr 2320/2002.

Artikel 2 rör tillämpningsområdet. Texten har gjorts tydligare än i den nuvarande förordningen i syfte att ge rättslig säkerhet om att förordningen är tillämplig på flygplatser i gemenskapen med civil luftfart, på operatörer som tillhandahåller tjänster på sådana flygplatser såväl som på enheter som har uppdrag som rör luftfartsskyddet för flygningar från sådana flygplatser (t.ex. catering- eller frakthanteringsanläggningar som inte ligger inom flygplatsområdet).

Artikel 3 innehåller definitioner.

Artikel 4 handlar om de gemensamma standarder som skall föreskrivas i gemenskapslagstiftningen, inklusive sådana åtgärder som bör tas upp i genomförandelagstiftningen.

Genom artikel 5 får medlemsstaterna möjlighet att tillämpa strängare säkerhetsföreskrifter. Principen förblir oförändrad i förhållande till artikel 6 i förordning (EG) nr 2320/2002. Enligt det nya förslaget skall medlemsstaterna både göra en riskbedömning och samtidigt kunna motivera sitt beslut att vidta sådana åtgärder, om kommissionen begär detta. Detta är ett sätt att visa intressenterna att de nationella myndigheterna inte kan ålägga flygtrafiknäringen med betungande extra säkerhetskrav, utan att motivera detta. Åtgärder som medlemsstaterna vidtar för att hantera information om hot i specifika fall skall inte hindras av den här lagstiftningen, så skärpta säkerhetskrav för enskilda flygningar kommer inte att omfattas av den här artikeln.

Artikel 6 är ny. Den rör en situation i vilken ett tredjeland begär andra säkerhetsåtgärder på flygningar från flygplatser i gemenskapen än de som fastställs i gemenskapslagstiftningen.

I artikel 7 upprepas kravet (ingår för närvarande i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 2320/2002) att det bara skall finnas en myndighet i varje medlemsstat som ansvarar för samordning och övervakning av genomförandet av luftfartssäkerhetsföreskrifterna.

I artiklarna 8-12 krävs att det skall finnas säkerhetsprogram på nationell nivå samt för flygplatser och flygtrafikföretag, såväl som för alla övriga enheter som har uppdrag som omfattar luftfartssäkerhet. Artikeln skiljer sig inte i grunden från de skyldigheter som föreskrivs i artikel 5.1 och 5.4 i den nuvarande lagstiftningen, men den innehåller för första gången i gemenskapslagstiftningens historia krav på att det skall finnas säkerhetsprogram även för andra enheter, såsom frakthanterings- och cateringföretag. Kravet att det skall finnas säkerhetsprogram är baserat på vad som för närvarande anses vara bästa praxis inom luftfartssektorn och de innebär som sådana inte någon väsentlig börda för näringen och förvaltningarna.

Enligt artikel 13 är varje medlemsstat skyldig att övervaka efterlevnaden med hjälp av ett nationellt program för kvalitetskontroll. Denna artikel omfattar de villkor som fastställs i artiklarna 5.3 och 7.1 i förordning (EG) nr 2320/2002.

Enligt artikel 14 får kommissionen utföra inspektioner av bl.a. gemenskapens flygplatser. Den är relativt oförändrad i förhållande till den nuvarande artikel 7.2-4 i förordning (EG) nr 2320/2002.

Artikel 15 tar upp spridning av information.

I artikel 16 föreskrivs den kommitté som skall hjälpa kommissionen med utarbetandet av genomförandelagstiftningen. Artikeln är relativt oförändrad i förhållande till artikel 9 i förordning (EG) nr 2320/2002.

Artikel 17 ersätter den nuvarande artikel 10 rörande säkerheten på flygningar från tredjeländer. I artikeln föreskrivs avtal mellan gemenskapen och tredjeländer enligt vilka passagerare, bagage och frakt som transfererar via gemenskapens flygplatser inte skall behöva genomgå ny screening eller ytterligare säkerhetskontroller.

Artikel 18 innebär skyldighet att tillämpa påföljder när gemenskapens föreskrifter för luftfartsäkerhet inte uppfylls. Skyldigheten förblir oförändrad i förhållande till den nuvarande skyldigheten enligt artikel 12 i förordning (EG) nr 2320/2002.

Artiklarna 19 och 20 innebär att den nuvarande förordningen upphävs och ersätts med denna nya rättsakt. Detta möjliggör ett överlappande genomförande, så att befintlig

genomförandelagstiftning som kompletterar förordning (EG) nr 2320/2002 kan uppdateras genom kommittéförfarande så att den överensstämmer med den nya rättsakten. På detta sätt undviks luckor när den nuvarande förordningen upphävs.

Bilagan till den nya rättsakten är utformad på samma sätt som bilagan till förordning (EG) nr 2320/2002. Innehållet i de olika kapitlen i bilagan har dock förenklats och utgörs nu av mer allmänna principer. När det behövs regler kommer dessa att utarbetas i form av genomförandelagstiftning. Det nya kapitel 4 om passagerare och kabinbagage är till exempel bara ca hälften så omfattande som det nuvarande kapitel 4. Det är endast kapitel 10 om säkerhetsföreskrifter ombord på luftfartyget som inte finns med i den nuvarande förordningen.

2005/0191 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag[1],

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[2],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[3],

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget[4], och

av följande skäl:

(1) I syfte att skydda personer och varor inom Europeiska unionen bör det införas gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten så att olagliga handlingar riktade mot den civila luftfarten förhindras. Detta mål bör kunna uppnås genom fastställande av gemensamma regler och gemensamma normer för luftfartsskydd samt av mekanismer för övervakning av att reglerna efterlevs.

(2) För luftfartsskyddet i allmänhet är det önskvärt att ta fram en grund för gemensam tolkning av utgåvan i april 2002 av bilaga 17 till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart av den 7 december 1944.

(3) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten[5] antogs till följd av händelserna den 11 september 2001 i Förenta staterna.

(4) Innehållet i förordning (EG) nr 2320/2002 bör ses över mot bakgrund av de erfarenheter som vunnits, och själva förordningen bör ersättas med en ny rättsakt som förenklar, harmoniserar och förtydligar reglerna och förbättrar säkerhetsgraden.

(5) Eftersom det behövs större flexibilitet vid antagandet av säkerhetsåtgärder och -förfaranden så att det blir möjligt att ta hänsyn till den ständiga utvecklingen inom riskbedömningen och att införa ny teknik, bör den nya rättsakten innehålla de grundläggande principerna för vad som behöver göras för att skydda den civila

---

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

luftfarten mot olagliga handlingar utan att därför omfatta närmare föreskrifter för hur dessa skall genomföras.

(6) Den nya rättsakten bör vara tillämplig på flygplatser med civil luftfart belägna i en medlemsstat, på operatörer som tillhandahåller tjänster vid sådana flygplatser och på enheter som tillhandahåller varor eller tjänster till eller via sådana flygplatser.

(7) Utan att det påverkar konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, Tokyo 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, Haag 1970 och konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, Montreal 1971, bör den nya rättsakten omfatta säkerhetsåtgärder som skall gälla ombord på ett luftfartyg som tillhör eller under en flygning som utförs av lufttrafikföretag från gemenskapen.

(8) Olika typer av civil luftfart omfattas inte nödvändigtvis av samma grad av hot. När de gemensamma standarderna om luftfartssäkerhet fastställs skall hänsyn tas till luftfartygets storlek samt till flygningarnas art och/eller frekvens vid flygplatserna, så att det blir möjligt att bevilja undantag.

(9) Medlemsstaterna skall också ges möjlighet att på grundval av riskbedömningen tillämpa strängare åtgärder än de som fastställs i den här förordningen. Kommissionen bör dock ges möjlighet att granska dessa strängare åtgärder och besluta om medlemsstaten skall få fortsätta att tillämpa dem.

(10) Ett tredjeland får begära tillämpning av åtgärder som skiljer sig från åtgärderna enligt den här rättsakten i fråga om flygningar till eller över det berörda tredjelandet, från en flygplats i gemenskapen. Utan att det påverkar eventuella bilaterala avtal i vilka gemenskapen är part, bör kommissionen ges möjlighet att granska de åtgärder som begärs av tredjelandet och besluta om en medlemsstat, operatör eller annan berörd enhet kan fortsätta att tillämpa de krävda åtgärderna.

(11) Även om det inom en och samma medlemsstat kan finnas två eller fler organ eller enheter som ansvarar för luftfartssäkerhet, bör varje medlemsstat utse en enda myndighet med ansvar för samordning och övervakning av genomförandet av säkerhetsstandarder.

(12) Varje medlemsstat bör utarbeta ett nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart, i syfte att definiera ansvarsfördelningen när det gäller genomförandet av gemensamma standarder samt att beskriva vilka åtgärder som krävs av operatörer och andra enheter i detta avseende. Vidare bör varje flygplatsoperatör, lufttrafikföretag och enhet som tillämpar standarder för luftfartssäkerhet utarbeta, tillämpa och underhålla ett säkerhetsprogram i enlighet både med den nya rättsakten och med det nationella säkerhetsprogram för civil luftfart som är i kraft.

(13) För att övervaka efterlevnaden av den nya rättsakten och det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart bör varje medlemsstat utarbeta och säkerställa genomförandet av ett nationellt program för kontroll av kvaliteten på säkerheten inom den civila luftfarten.

(14) I syfte att övervaka medlemsstaternas tillämpning av den nya rättsakten, men också för att upptäcka svaga punkter i luftfartssäkerheten, bör kommissionen utföra inspektioner, även oanmälda sådana.

(15) Rättsakter där det föreskrivs gemensamma åtgärder och förfaranden för genomförande av gemensamma standarder som innehåller känslig säkerhetsinformation skall tillsammans med kommissionens inspektionsrapporter och svar från nationella

myndigheter betraktas som ”Sekretessbelagda EU-uppgifter” i den mening som avses i kommissionens beslut 2001/844/EG, EKSG, Euratom av den 29 november 2001 om ändring av de interna stadgarna[6]. Dessa uppgifter bör inte offentliggöras, utan bör endast vara tillgängliga för sådana operatörer och enheter som har legitimt intresse av dem.

(16) De åtgärder och förfaranden som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter[7].

(17) För att transfererande passagerare och bagage skall kunna undantas från screening när de anländer med flyg från ett tredjeland, så kallad ”one stop security”, samt för att passagerare från en sådan flygning skall kunna uppehålla sig tillsammans med avresande passagerare som genomgått screening, är det lämpligt att uppmuntra till avtal mellan gemenskapen och tredjeländer om erkännande av att de säkerhetsstandarder som tillämpas i tredjelandet är likvärdiga med gemenskapens standarder.

(18) Det bör föreskrivas påföljder i samband med överträdelser av bestämmelserna i den här förordningen. Påföljderna bör vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1
Syfte

1. I den här förordningen fastställs gemensamma bestämmelser för att skydda den civila luftfarten från olagliga handlingar.

   Det föreskrivs också en grund för gemensam tolkning av den i april 2002 utfärdade bilaga 17 till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart.

2. De syften som anges i punkt 1 skall uppnås genom

   a) fastställande av gemensamma regler och gemensamma standarder för luftfartssäkerhet,

   b) mekanismer för övervakning av att reglerna efterlevs.

Artikel 2
Tillämpningsområde

Förordningen skall tillämpas på följande:

a) Alla flygplatser med civil luftfart som är belägna i en medlemsstat.

b) Alla operatörer, inklusive lufttrafikföretag, som tillhandahåller tjänster på flygplatser enligt a.

c) Alla enheter med verksamhet i lokaler inom och utanför flygplatsens område och som tillhandahåller varor eller tjänster till eller via sådana flygplatser som avses i punkt a.

---

6 EGT L 317, 3.12.2001, s. 1.
7 EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning används följande beteckningar med de definitioner som här anges:

(1) *civil luftfart*: alla lufttranssporter, reguljära och icke-reguljära, i kommersiellt såväl som i icke kommersiellt syfte, med undantag av lufttransporter utförda av statligt ägda luftfartyg enligt artikel 3 i Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart från 1944,

(2) *luftfartsskydd*: en kombination av åtgärder och mänskliga och fysiska resurser som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar,

(3) *operatör*: en person, en organisation eller ett företag som deltar eller erbjuder sig att delta i en lufttranssport,

(4) *lufttrafikföretag*: ett lufttransportföretag med giltig operativ licens,

(5) *EG-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2407/92[8],

(6) *förbjudna föremål*: vapen, sprängämnen eller andra farliga anordningar, föremål eller ämnen som kan användas för att begå en olaglig handling,

(7) *screening*: utnyttjande av tekniska eller andra hjälpmedel för att identifiera och/eller upptäcka förbjudna föremål,

(8) *säkerhetskontroll*: tillämpning av åtgärder och hjälpmedel för att förhindra införande av förbjudna föremål,

(9) *tillträdeskontroll*: tillämpning av åtgärder och hjälpmedel för att förhindra tillträde för obehöriga personer och fordon,

(10) *flygsida* (airside): rörelseområdet på en flygplats, angränsande mark och byggnader eller delar av dessa, med begränsat tillträde,

(11) *landsida* (landside): de delar av en flygplats, angränsande mark och byggnader eller delar av dessa som inte är flygsida,

(12) *behörighetsområde* (security restricted area): den del av en flygplats flygsida som förutom att tillträdet är begränsat också kräver tillträdeskontroll,

(13) *avgränsat område* (demarcated area): ett område som genom tillträdeskontroll är avgränsat antingen från behörighetsområden eller (om det avgränsade området i sig självt är ett behörighetsområde) från andra behörighetsområden på flygplatsen,

(14) *säkerhetsprövning* (background check): verifierbar kontroll av en persons identitet inklusive ett eventuellt kriminellt förflutet, som ingår i bedömningen av en persons lämplighet för oeskorterat tillträde till behörighetsområden,

(15) *transfererande passagerare, bagage eller last*: passagerare, bagage eller last som avreser/avsänds med ett annat luftfartyg än med vilket de anlände,

(16) *transiterande passagerare, bagage eller last*: passagerare, bagage eller last som avreser/avsänds med samma luftfartyg som de anlände med,

(17) *passagerare som riskerar att uppträda störande*: en person som antingen deporteras, nekas inträde av immigrationsskäl eller som är häktad,

---

[8] EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

(18) *kabinbagage* (cabin baggage): bagage som är avsett att transporteras i luftfartygets kabin,

(19) *lastrumsbagage* (hold baggage): bagage som är avsett att transporteras i luftfartygets lastrum,

(20) *beledsagat lastrumsbagage* (accompanied hold baggage): bagage som tas emot för transport i lastrummet på ett luftfartyg, och som checkats in av en passagerare som befinner sig ombord,

(21) *lufttrafikföretagens post*: försändelser vars avsändare och mottagare båda är ett lufttrafikföretag,

(22) *lufttrafikföretagens materiel*: materiel vars avsändare och mottagare båda är ett lufttrafikföretag eller materiel som används av ett lufttrafikföretag,

(23) *frakt*: all egendom avsedd att fraktas med ett luftfartyg utom bagage, lufttrafikföretagens post och materiel samt förnödenheter ombord.

(24) *säkerhetsgodkänd speditör* (regulated agent): ett lufttrafikföretag, ett ombud, ett fraktbolag eller någon annan enhet som utför säkerhetskontroller för frakt i enlighet med den här förordningen,

(25) *känd avsändare* (known consignor): en avsändare av gods vars förfaranden uppfyller gemensamma säkerhetsregler- och normer i tillräcklig grad för att godset skall få fraktas på alla luftfartyg utan ytterligare screening.

(26) *betrodd avsändare* (account consignor): en avsändare av gods vars förfaranden uppfyller gemensamma säkerhetsregler- och normer i tillräcklig grad för att godset skall få fraktas på fraktluftfartyg utan ytterligare screening,

(27) *säkerhetskontroll av luftfartyg*: en inspektion av de områden inne i luftfartyget som passagerarna kan ha haft tillträde till samt en inspektion av lastrummet för att upptäcka förbjudna föremål och olagliga ingrepp,

(28) *genomsökning av luftfartyg*: en inspektion inuti och utanpå flygplanet för att upptäcka förbjudna föremål och olagliga ingrepp,

(29) *säkerhetsansvarig ombord* (in-flight security officer): en person som är anställd av en medlemsstat för att medfölja ett luftfartyg som ägs av ett lufttrafikföretag med licens i den medlemsstaten, i syfte att skydda luftfartyget och personer ombord mot olagliga handlingar.

Artikel 4

Gemensamma standarder

1. De gemensamma standarderna för skydd av civil luftfart mot olagliga handlingar fastställs i bilagan.

2. Närmare bestämmelser och förfaranden för genomförandet av de gemensamma standarder som avses i punkt 1 skall fastställas i enlighet med det förfarande som avses i artikel 16.2.

   Bestämmelserna skall framför allt omfatta

   a) metoder för screening, tillträdeskontroll och andra säkerhetskontroller,

   b) metoder för att utföra kontroller och genomsökningar av luftfartygen,

   c) förbjudna föremål,

d) specifikationer för och acceptansprovning av utrustning,

e) rekrytering och utbildning av personal,

f) definition av känsliga delar av behörighetsområden,

g) skyldigheter som åligger säkerhetsgodkända speditörer, kända avsändare och betrodda avsändare samt valideringsförfaranden för dessa,

h) kategorier av personer och gods som av objektiva skäl skall omfattas av särskilda säkerhetsförfaranden eller som skall undantas från screening, tillträdeskontroll eller andra säkerhetskontroller,

Genom undantag från de gemensamma standarder som avses i punkt 1 får åtgärder och förfaranden också röra screening, tillträdeskontroll eller andra säkerhetskontroller som ger en tillräckligt hög skyddsnivå på flygplatser eller avgränsade områden på flygplatser. Denna typ av alternativa åtgärder skall vara motiverade av skäl som rör luftfartygets storlek samt flygningarnas art och/eller frekvens vid de berörda flygplatserna.

3. Medlemsstaterna skall se till att de gemensamma standarder som avses i punkt 1 tillämpas.

Artikel 5

Strängare åtgärder som tillämpas av medlemsstaterna

1. Medlemsstaterna får tillämpa strängare åtgärder än de gemensamma standarderna enligt artikel 4. När de gör detta skall det ske på grundval av en riskbedömning och i enlighet med gemenskapslagstiftningen. De strängare åtgärderna skall vara relevanta, objektiva, icke diskriminerande och stå i proportion till den risk som avses.

   Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om sådana åtgärder.

2. Kommissionen får granska tillämpningen av punkt 1 och får, efter samråd med den kommitté som avses i artikel 16.1, besluta om medlemsstaten skall få fortsätta att tillämpa åtgärderna.

   Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut.

   Medlemsstaten får föra ärendet vidare till rådet inom en månad från det att kommissionen meddelat sitt beslut. Rådet får genom ett beslut som fattas med kvalificerad majoritet inom tre månader ändra kommissionens beslut.

3. Andra stycket i punkt 1 och punkt 2 skall inte gälla om de strängare åtgärderna begränsas till en viss flygning och ett visst datum.

Artikel 6

Säkerhetsåtgärder som begärs av tredjeländer

1. Utan att de påverkar eventuella bilaterala avtal som gemenskapen är part i skall en medlemsstat meddela kommissionen åtgärder som begärs av ett tredjeland i samband med flygningar från en flygplats i en medlemsstat till eller över det tredjelandet, om dessa åtgärder skiljer sig från de gemensamma standarderna enligt artikel 4.

2. Kommissionen skall på den berörda medlemsstatens begäran eller på eget initiativ granska tillämpningen av punkt 1 och får, efter samråd med den kommitté som avses i artikel 16.1, besluta om medlemsstaten, operatören eller annan berörd enhet får fortsätta att tillämpa åtgärderna i fråga.

Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om sitt beslut.

3. Punkterna 1 och 2 skall inte tillämpas om

   a) den berörda medlemsstaten tillämpar de aktuella åtgärderna i enlighet med artikel 5 eller

   b) tredjelandets begäran endast gäller en viss flygning och ett visst datum.

Artikel 7

Nationell myndighet

När det är två eller fler organ eller enheter som ansvarar för luftfartssäkerheten i en medlemsstat skall den medlemsstaten utse en enda myndighet (nedan kallad ”den nationella myndigheten”) som skall ha ansvaret för att samordna och övervaka genomförandet av de gemensamma standarder som avses i artikel 4.

Artikel 8

Program

Medlemsstater, flygplatsoperatörer, lufttrafikföretag och andra enheter som tillämpar standarder för luftfartssäkerhet är ansvariga för att utarbeta, tillämpa och upprätthålla sina respektive säkerhetsprogram på det sätt som fastställs i artiklarna 9-12.

Medlemsstaterna skall dessutom ha ansvaret bred kvalitetskontroll enligt artikel 13.

Artikel 9

Nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart

1. Varje medlemsstat skall utarbeta, tillämpa och upprätthålla ett nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart.

   I programmet skall ansvaret för genomförandet av de gemensamma standarderna enligt artikel 4 fastställas, och det skall innehålla en beskrivning av de åtgärder som skall genomföras av operatörer och andra enheter i detta syfte.

2. Den nationella myndigheten skall se till att operatörer och enheter med legitimt intresse har tillgång till en skriftlig utgåva av lämpliga avsnitt av det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart.

Artikel 10

Säkerhetsprogram för flygplatser

1. Varje flygplatsoperatör skall utarbeta, tillämpa och upprätthålla ett säkerhetsprogram för flygplatsen i fråga.

   Programmet skall innehålla en beskrivning av de metoder och förfaranden som flygplatsoperatören skall tillämpa för att följa bestämmelserna enligt den här förordningen och enligt det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart i den medlemsstat där flygplatsen är belägen.

   I programmet skall det också finnas en beskrivning av hur efterlevnaden av dessa metoder och förfaranden övervakas av flygplatsoperatören.

2. Säkerhetsprogrammet för flygplatsen till lämnas in till den nationella myndigheten.

Artikel 11

Säkerhetsprogram för lufttrafikföretag

1. Varje lufttrafikföretag skall utarbeta, tillämpa och upprätthålla ett eget säkerhetsprogram.

   Programmet skall innehålla en beskrivning av de metoder och förfaranden som lufttrafikföretaget skall tillämpa för att följa bestämmelserna enligt den här förordningen och enligt det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart i den medlemsstat från vilken det tillhandahåller tjänster.

   I programmet skall det också finnas en beskrivning av hur efterlevnaden av dessa metoder och förfaranden övervakas av lufttrafikföretaget.

2. Säkerhetsprogrammet för lufttrafikföretaget skall på begäran lämnas in till den nationella myndigheten.

Artikel 12

Säkerhetsprogram för en enhet som tillämpar standarder för luftfartssäkerhet

1. Varje enhet som tillämpar standarder för luftfartssäkerhet skall utarbeta, tillämpa och underhålla ett säkerhetsprogram.

   Programmet skall innehålla en beskrivning av de metoder och förfaranden som enheten skall tillämpa för att följa bestämmelserna enligt den här förordningen och enligt det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart i den medlemsstat där den är belägen.

   I programmet skall det också finnas en beskrivning av hur enheten kommer att övervaka efterlevnaden av dessa metoder och förfaranden.

2. Säkerhetsprogrammet för enheten som tillämpar standarder för luftfartssäkerhet skall på begäran lämnas in till den nationella myndigheten.

Artikel 13

Nationellt program för kvalitetskontroll

1. Varje medlemsstat skall utarbeta och säkerställa genomförandet av ett nationellt program för kvalitetskontroll.

   Programmet skall göra det möjligt för medlemsstaten att kontrollera säkerhetskvaliteten inom den civila luftfarten så att förenligheten med den här förordningen samt med dess nationella säkerhetsprogram för civil luftfart kan övervakas.

2. Specifikationerna för det nationella programmet för kvalitetskontroll skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 16.2.

   Programmet skall göra det möjligt att snabbt upptäcka och åtgärda brister. Det skall också innehålla bestämmelser om att alla flygplatser, operatörer och andra enheter med ansvar för tillämpningen av säkerhetsstandarder som finns i den berörda medlemsstaten regelbundet skall övervakas av den nationella myndigheten eller under överinsyn av denna.

Artikel 14

Kommissionens inspektioner

1. Kommissionen skall i samarbete med den nationella myndigheten utföra inspektioner – även inklusive inspektioner av flygplatser, operatörer och enheter som tillämpar standarder för luftfartssäkerhet – i syfte att övervaka medlemsstaternas tillämpning av den här förordningen och för att upptäcka eventuella svaga punkter i luftfartssäkerheten. Den nationella myndigheten skall i detta syfte skriftligen informera kommissionen om alla flygplatser med civil luftfart på dess territorium som inte omfattas av tredje stycket i artikel 4.2.

   Villkoren för genomförandet av kommissionens inspektioner skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 16.2.

2. Kommissionens inspektioner av flygplatser, operatörer och andra enheter som tillämpar standarder för luftfartssäkerhet skall ske oanmälda.

3. Kommissionens inspektionsrapporter skall meddelas den nationella myndigheten i den berörda medlemsstaten, vilken i sitt svar skall ange de åtgärder som vidtagits för att åtgärda de konstaterade bristerna.

   Rapporten och den nationella myndighetens svar skall sedan meddelas alla övriga nationella myndigheter.

Artikel 15

Spridning av information

Följande dokument skall betraktas som ”Sekretessbelagda EU-dokument” i den mening som avses i beslut 2001/844/EG, EKSG, Euratom, och skall inte vara offentliga:

a) Åtgärder och förfaranden enligt artikel 4.2, om de innehåller känslig säkerhetsinformation.

b) Kommissionens inspektionsrapporter och svaren från nationella myndigheter enligt artikel 14.3.

Artikel 16

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté (nedan kallad ”kommittén”).

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

   Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 17

Tredjeländer

Avtal enligt vilka de säkerhetsstandarder som tillämpas i ett tredjeland erkänns som likvärdiga med gemenskapens standarder får ingås mellan gemenskapen och ett tredjeland i enlighet med artikel 300 i fördraget.

Artikel 18

Påföljder

Medlemsstaterna skall fastställa bestämmelser om påföljder för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning, och vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de genomförs. Påföljderna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 19

Upphävande

Förordning (EG) nr 2320/2002 skall upphöra att gälla.

Artikel 20

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den skall tillämpas från och med den […], med undantag av artiklarna 4.2, 13.2. 14.1 och artikel 16 som skall tillämpas från och med dagen för ikraftträdandet.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

BILAGA

GEMENSAMMA STANDARDER FÖR ATT SKYDDA DEN CIVILA LUFTFARTEN MOT OLAGLIGA HANDLINGAR (ARTIKEL 14)

1. SÄKERHETEN PÅ FLYGPLATSER

1.1 Krav på planeringen av flygplatser

1. Vid utformning och byggnation av nya flygplatsanläggningar eller vid ändringar av redan befintliga flygplatsanläggningar skall full hänsyn tas till de krav för genomförande av gemensamma standarder som avses i denna bilaga.

2. Vid flygplatserna skall följande områden upprättas:

   a) landsida (landside),

   b) flygsida (airside),

   c) behörighetsområden (security restricted areas), samt

   d) känsliga delar av behörighetsområden.

1.2 Tillträdeskontroll

1. Tillträdet till flygsidan skall vara begränsat i syfte att förhindra att obehöriga personer och fordon kommer in på dessa områden.

2. Tillträdet till behörighetsområdena skall kontrolleras i syfte att säkerställa att inga obehöriga personer eller fordon kommer in på dessa områden.

3. Personer och fordon får endast beviljas tillträde till flygsida och behörighetsområden om de uppfyller de föreskrivna säkerhetsvillkoren.

4. Innan en medlem av flygbesättningen inom ett lufttrafikföretag från gemenskapen kan få ett besättningsidentitetskort utfärdat skall den medlemsstat som utfärdat licensen ha utfört en säkerhetsprövning med tillfredsställande resultat.

5. Innan en medlem av personalen kan få ett behörighetskort som ger tillträde till behörighetsområden utfärdat, skall den medlemsstat i vilken flygplatsen är belägen ha utfört en säkerhetsprövning med tillfredsställande resultat. Detta skall inte gälla för flygbesättningsmedlemmar med identitetskort enligt punkt 4.

1.3 Screening av andra personer än passagerare och föremål som dessa medför

1. Andra personer än passagerare som inträder i behörighetsområden skall tillsammans med de föremål de medför kontinuerligt och slumpmässigt genomgå screening i avsikt att förhindra att förbjudna föremål förs in i dessa områden.

2. Alla andra personer än passagerare som inträder i känsliga delar av behörighetsområden skall tillsammans med föremål de medför genomgå screening i avsikt att förhindra att förbjudna föremål förs in i dessa områden.

1.4 Undersökning av fordon

Fordon som inträder i behörighetsområden skall undersökas i avsikt att förhindra att förbjudna föremål förs in i dessa områden.

1.5 Övervakning, patrullering och andra fysiska kontroller

Övervakning, patrullering och andra fysiska kontroller skall förekomma i behörighetsområden och alla angränsande områden med offentligt tillträde, så att det blir möjligt att upptäcka

personer som uppträder misstänkt och svagheter som skulle kunna utnyttjas för att begå olagliga handlingar samt att hindra personer från att begå sådana handlingar.

2. AVGRÄNSADE OMRÅDEN PÅ FLYGPLATSERNA

För att inte de säkerhetsstandarder som tillämpas på luftfartyg, passagerare, bagage och frakt skall äventyras, skall luftfartyg som står parkerade i avgränsade områden på flygplatser och som omfattas av alternativa bestämmelser i enlighet med tredje stycket i artikel 4.2 hållas åtskilda från luftfartyg som till fullo omfattas av de gemensamma standarder som fastställs i bilagan,

3. SÄKERHETSÅTGÄRDER AVSEENDE LUFTFARTYG

1. Om passagerarna stiger av ett luftfartyg skall luftfartyget genomgå en säkerhetskontroll före avgång så att det kan konstateras att det inte finns några förbjudna föremål ombord.
2. Varje luftfartyg skall skyddas från obehörig åtkomst.
3. En genomsökning skall göras av alla luftfartyg som inte har skyddats från obehörig åtkomst.

4. PASSAGERARE OCH KABINBAGAGE

4.1 Screening av passagerare och kabinbagage

1. Alla passagerare som påbörjar en resa, transfererar eller transiterar och deras kabinbagage skall genomgå screening så att förbjudna föremål hindras från att föras in i behörighetsområden eller ombord på ett luftfartyg.
2. Transferpassagerare och deras kabinbagage får undantas från screening förutsatt att
   a) de anländer från en medlemsstat, såvida inte kommissionen eller den medlemsstaten har meddelat information om att dessa passagerare och deras kabinbagage inte kan anses ha genomgått screening som uppfyller de gemensamma standarderna, eller
   b) de anländer från ett tredjeland med vilket gemenskapen har ett avtal enligt artikel 17, enligt vilket dessa passagerare och deras kabinbagage anses ha genomgått screening som uppfyller säkerhetsstandarder som är likvärdiga med gemenskapens standarder.
3. Transitpassagerare och deras kabinbagage får undantas från screening förutsatt att
   a) de inte lämnar luftfartyget, eller
   b) de inte uppehåller sig tillsammans med andra avresande passagerare än de som befinner sig ombord på samma luftfartyg, eller
   c) de anländer från en medlemsstat, såvida inte kommissionen eller den medlemsstaten har meddelat information om att dessa passagerare och deras kabinbagage inte kan anses ha genomgått screening som uppfyller de gemensamma standarderna, eller
   d) de anländer från ett tredjeland med vilket gemenskapen har ett avtal enligt artikel 17, enligt vilket dessa passagerare och deras kabinbagage anses ha

genomgått screening som uppfyller säkerhetsstandarder som är likvärdiga med gemenskapens standarder.

4.2 Skydd av passagerare och kabinbagage

1. Passagerare och deras kabinbagage skall skyddas från obehörig åtkomst från det ögonblick de genomgår screening fram till dess att det luftfartyg med vilket de skall resa avgår.

2. Avresande passagerare som genomgått screening får inte uppehålla sig tillsammans med anländande passagerare om

   a) passagerarna inte anländer från en medlemsstat, såvida kommissionen eller den medlemsstaten inte har meddelat information om att dessa passagerare och deras kabinbagage inte kan anses ha genomgått screening som uppfyller de gemensamma standarderna, eller

   b) passagerarna inte anländer från ett tredjeland med vilket gemenskapen har ett avtal enligt artikel 17, enligt vilket dessa passagerare anses ha genomgått screening som uppfyller säkerhetsstandarder som är likvärdiga med gemenskapens standarder.

4.3 Passagerare som riskerar att uppträda störande

Det skall vidtas lämpliga säkerhetsåtgärder före avgång i fråga om passagerare som riskerar att uppträda störande.

5. LASTRUMSBAGAGE

5.1 Screening av lastrumsbagage

1. Allt lastrumsbagage skall genomgå screening innan det får lastas på luftfartyget.

2. Transfererande lastrumsbagage får undantas från screening förutsatt att

   a) det anländer från en medlemsstat, såvida inte kommissionen eller den medlemsstaten har meddelat information om att detta lastrumsbagage inte kan anses ha genomgått screening som uppfyller de gemensamma standarderna eller

   b) det anländer från ett tredjeland med vilket gemenskapen har ett avtal enligt artikel 17, enligt vilket detta lastrumsbagage anses ha genomgått screening som uppfyller säkerhetsstandarder som är likvärdiga med gemenskapens standarder.

3. Transiterande lastrumsbagage får undantas från screening om det stannar ombord på luftfartyget.

5.2 Skydd av lastrumsbagage

Lastrumsbagage som skall transporteras på ett luftfartyg skall skyddas mot obehörig åtkomst från och med det ögonblick det genomgår screening eller tas om hand av flygföretaget, beroende på vilket som sker först, fram till dess att det luftfartyg med vilket det skall transporteras avgår.

5.3 Bagagets anknytning till passagerare

1. Varje enskilt lastrumsbagageföremål skall identifieras som beledsagat eller obeledsagat bagage. Lastrumsbagage tillhörande en passagerare som checkat in på en flygning men som inte befinner sig ombord på luftfartyget skall identifieras som obeledsagat bagage.

2. Obeledsagat lastrumsbagage får inte transporteras, under förutsättning att det berörda bagaget inte skilts från passageraren på grund av omständigheter utanför dennes kontroll eller måst genomgå kompletterande säkerhetskontroller.

6. FRAKT

6.1 Säkerhetskontroller för frakt

1. Allt fraktgods skall genomgå säkerhetskontroll innan det lastas på ett luftfartyg. Ett lufttrafikföretag får endast ta emot gods för frakt på ett luftfartyg om en säkerhetsgodkänd speditör, en känd avsändare eller en betrodd avsändare kan bekräfta och redovisa uppgifter om att godset har genomgått säkerhetskontroll.
2. Transfererande fraktgods skall omfattas av säkerhetskontroller enligt föreskrifterna i en genomföranderättsakt.
3. Transiterande fraktgods får undantas från säkerhetskontroll om det stannar ombord på luftfartyget.

6.2 Skydd av fraktgods

1. Gods som skall fraktas med ett luftfartyg skall skyddas mot obehörig åtkomst från det ögonblick det genomgår säkerhetskontroll fram till dess att det luftfartyg med vilket det skall fraktas avgår.

2. Fraktgods som efter säkerhetskontroll inte på lämpligt sätt skyddas mot obehörig åtkomst skall genomgå screening.

7. LUFTTRAFIKFÖRETAGENS POST OCH MATERIEL

Lufttrafikföretagens post och materiel skall genomgå säkerhetskontroll och sedan skyddas fram till dess att de lastas på luftfartyget, så att inga förbjudna föremål kan föras ombord på luftfartyget.

8. FÖRNÖDENHETER OMBORD

Förnödenheter ombord, inklusive catering, som är avsedda att användas ombord på luftfartyget under flygningen skall genomgå säkerhetskontroller och sedan skyddas fram till dess att de lastas på flygplanet, så att inga förbjudna föremål kan föras ombord på luftfartyget.

9. FLYGPLATSVAROR

Varor avsedda att säljas eller användas inom flygplatsernas behörighetsområden, inklusive varor till taxfreebutiker och restauranger, skall genomgå säkerhetskontroller så att inga förbjudna föremål kan föras in i dessa områden.

10. SÄKERHETSÅTGÄRDER UNDER FLYGNING

1. Utan att det påverkar tillämpliga luftfartssäkerhetsregler skall obehöriga personer hindras från att komma in i flygbesättningens kabin under flygning.

2. Utan att det påverkar tillämpliga luftfartssäkerhetsregler, skall passagerare som riskerar att uppträda störande omfattas av lämpliga säkerhetsåtgärder under flygning.

3. Om en passagerare under flygning försöker begå en olaglig handling skall lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas för att förhindra en sådan handling.

4. Vapen får inte bäras ombord på ett luftfartyg, såvida den behöriga medlemsstaten inte har beviljat tillstånd för detta och de föreskrivna säkerhetsvillkoren har uppfyllts.

5. Säkerhetsansvariga ombord får endast utöva sitt uppdrag ombord på ett luftfartyg om föreskrivna säkerhetsvillkor är uppfyllda och föreskriven utbildning har genomgåtts. Medlemsstaterna har rätt att inte tillåta säkerhetsansvariga ombord på flygningar som utförs av lufttrafikföretag som de utfärdat licens till.

6. Punkterna 1-5 skall endast gälla gemenskapens lufttrafikföretag.

11. REKRYTERING OCH UTBILDNING AV PERSONAL

1. Personer som genomför eller ansvarar för genomförandet av screening, tillträdeskontroller eller andra säkerhetskontroller skall rekryteras, utbildas och certifieras på så sätt att de är lämpliga för anställning och har den kompetens som krävs för att utföra de uppdrag de kommer att tilldelas.

2. Andra personer än passagerare som behöver ha tillträde till behörighetsområden skall genomgå säkerhetsutbildning innan vare sig behörighetskort eller besättningsidentitetskort får utfärdas.

3. Sådan utbildning som avses i punkterna 1 och 2 skall ske initialt och fortlöpande.

4. Instruktörer som ansvarar för utbildning av sådana personer som avses i punkterna 1 och 2 skall ha erforderlig kompetens.

12. SÄKERHETSUTRUSTNING

Den utrustning som används för screening, tillträdeskontroll eller annan säkerhetskontroll skall uppfylla de krav som ställs för att kontrollerna skall kunna utföras.