

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 25/2002**fastlagt af Rådet den 28. januar 2002****med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart**

(2002/C 113 E/02)

(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 Rådets (transport) konklusioner af 16. oktober 2001, særlig afsnit 9,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det 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) De kriminelle handlinger, der fandt sted i New York og Washington den 11. september 2001, viser tydeligt, at terrorisme udgør en af de største trusler mod idealer som demokrati og frihed og mod værdier, der bygger på fred, som er selve essensen af Den Europæiske Union.

(2) Den europæiske borger bør til enhver tid være sikret beskyttelse inden for civil luftfart gennem hindring af ulovlige handlinger.

(3) Med forbehold af medlemsstaternes nationale sikkerhedsregler og de foranstaltninger, der træffes på grundlag af afsnit VI i traktaten om Den Europæiske Union, bør et sådant mål opnås ved vedtagelse af fælles sikkerhedsbestemmelser for civil luftfart og ved formålstjenlige bestemmelser på lufttransportpolitikens område, der baseres på gældende henstillinger fra Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) Dokument 30. Der bør desuden delegeres forvaltningsbeføjelser til Kommissionen med henblik på vedtagelse af de dermed forbundne detaljerede gennemførelsesforanstaltninger. For at hindre

ulovlige handlinger bør visse af disse gennemførelsesforanstaltninger være hemmelige og ikke offentliggøres.

(4) Denne forordning tager de grundlæggende rettigheder i betragtning og overholder de principper, der anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

(5) Forskellige typer civile luftfartsaktiviteter er ikke nødvendigvis udsat for samme typer af trusler. De detaljerede gennemførelsesforanstaltninger må derfor tilpasses de særlige forhold i forbindelse med hver enkelt aktivitet og følsomheden af visse foranstaltninger.

(6) I små lufthavne kan det være uforholdsmæssigt eller ud fra praktiske, objektive grunde umuligt at anvende fælles grundlæggende krav. I sådanne tilfælde bør medlemsstaternes kompetente myndigheder kunne anvende alternative foranstaltninger, der tilvejebringer et passende beskyttelsesniveau. Kommissionen bør undersøge, om sådanne foranstaltninger er begrundet ud fra praktiske, objektive grunde, og om de yder et passende beskyttelsesniveau.

(7) Konventionen angående international civil luftfart, som blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944 (Chicago-konventionen), fastsætter minimumskrav med henblik på at sikre sikkerhed inden for civil luftfart.

(8) For at opfylde denne forordnings mål bør de enkelte medlemsstater vedtage et nationalt program for civil luftfartssikkerhed samt et tilsvarende kvalitetskontrolprogram og et uddannelsesprogram.

(9) I betragtning af, at de parter, der er inddraget i gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltningerne på nationalt plan, er forskellige, må den enkelte medlemsstat udpege en enkelt kompetent myndighed, der har ansvaret for at koordinere og overvåge gennemførelsen af luftfartssikkerhedsprogrammer.

(10) Medlemsstaterne bør kunne anvende strengere foranstaltninger.

(11) Overvågning af sikkerhedsforanstaltninger kræver, at der på nationalt plan oprettes hensigtsmæssige kvalitetskontrolsystemer og inspektionsordninger under Kommissionens tilsyn for at kontrollere de enkelte nationale systemers effektivitet.

⁽¹⁾ EFT C 51 E af 26.2.2002, s. 221.

⁽²⁾ EFT C 48 af 21.2.2002, s. 70.

⁽³⁾ Udtalelse afgivet den 23.11.2001 (endnu ikke offentliggjort i EFT).

⁽⁴⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 29.11.2001 (endnu ikke offentliggjort i EFT), Rådets fælles holdning af 28. januar 2002 og Europa-Parlamentets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i EFT).

- (12) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.
- (13) Der blev den 2. december 1987 i London i en fælleserklæring fra Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges udenrigsministre aftalt ordninger med henblik på et bedre samarbejde om brugen af Gibraltars lufthavn, og disse ordninger er endnu ikke taget i anvendelse.
- (14) Målene for den foreslåede handling, nemlig fastlæggelse og anvendelse af formålstjenlige bestemmelser på luftfartspolitikens område kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af denne forordnings europæiske dimension bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, begrænser denne forordning sig til fælles grundlæggende krav, der er nødvendige for at nå målsætningerne om luftfartssikkerhed, og går ikke ud over, hvad der er nødvendigt med henblik herpå —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

1. Denne forordning har til hovedformål at fastsætte og gennemføre formålstjenlige fællesskabsforanstaltninger for at forebygge ulovlige handlinger over for civil luftfart.
2. Den har desuden til formål at skabe grundlag for en ensartet fortolkning af de beslægtede bestemmelser i Chicago-konventionen, navnlig konventionens bilag 17.
3. Midlerne til at nå de i stk. 1 og 2 anførte mål skal være:
 - a) fastsættelse af fælles grundlæggende krav til luftfartssikkerhedsforanstaltninger
 - b) indførelse af hensigtsmæssige mekanismer til kontrol med overholdelse.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) »lufthavn«: ethvert område i en medlemsstat, som er åben for kommercielle lufttransportoperationer

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.1.1999, s. 23.

- 2) »Chicago-konventionen«: konventionen angående international civil luftfart, som blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944, samt bilagene hertil
- 3) »luftfartssikkerhed«: kombinationen af foranstaltninger og menneskelige og naturlige ressourcer, som har til formål at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. De i denne forordning foreskrevne foranstaltninger gælder for enhver lufthavn, der er beliggende på de territorier i medlemsstaterne, som traktaten finder anvendelse på.
2. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, på hvilket lufthavnen er beliggende.
3. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn suspenderes, indtil den ordning, der er fastlagt i den fælles erklæring af 2. december 1987 fra udenrigsministrene for Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige, er blevet iværksat. Spaniens og Det Forenede Kongeriges regeringer underretter Rådet om denne iværksættelsesdato.

Artikel 4

Fælles krav

1. De fælles grundlæggende krav til luftfartssikkerhedsforanstaltninger fastlægges i bilaget.
2. De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse og teknisk tilpasning af disse fælles grundlæggende krav vedtages efter proceduren i artikel 9, stk. 2, under behørig hensyntagen til de forskellige typer operationer og til følsomheden af de foranstaltninger, der vedrører
 - a) brugsegnethedskriterierne og godkendelsesprøven for udstyr
 - b) de detaljerede procedurer, der indeholder følsomme oplysninger
 - c) de detaljerede kriterier for undtagelser fra sikkerhedsforanstaltningerne.
3. Den relevante myndighed i en medlemsstat kan på grundlag af en lokal risikovurdering og hvor de sikkerhedsforanstaltninger, der er præciseret i bilaget til denne forordning, kan være uforholdsmæssige eller ikke kan anvendes af praktiske, objektive grunde, vedtage nationale sikkerhedsforanstaltninger for at tilvejebringe et passende beskyttelsesniveau i lufthavne:
 - a) med et årligt gennemsnit på to kommercielle flyvninger pr. dag, eller
 - b) hvor der udelukkende foregår general aviation, eller

- c) hvor den kommercielle aktivitet begrænses til luftfartøjer med en startvægt på under 10 tons eller under 20 sæder

idet sådanne mindre lufthavnes særegenheder tages i betragtning.

Den pågældende medlemsstat underretter Kommissionen om sådanne foranstaltninger.

4. Kommissionen undersøger, om de foranstaltninger, som en medlemsstat vedtager i henhold til stk. 3, er berettigede af praktiske, objektive grunde og tilvejebringer et passende beskyttelsesniveau. Hvis foranstaltningerne ikke opfylder disse kriterier, træffer Kommissionen en beslutning efter proceduren i artikel 9, stk. 3; i så fald tilbagekalder eller tilpasser medlemsstaten dem.

Artikel 5

Nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart

1. Inden tre måneder efter denne forordnings ikrafttræden vedtager hver medlemsstat et nationalt sikkerhedsprogram for civil luftfart for at sikre anvendelsen af de fælles krav, der er nævnt i artikel 4, stk. 1, og de foranstaltninger, der vedtages i henhold til artikel 4, stk. 2, senest den dato, der er anført i disse foranstaltninger.

2. Uanset at der i en medlemsstat kan være et eller flere organer eller en eller flere enheder inddraget i luftfartssikkerheden, udpeger hver medlemsstat en enkelt myndighed, der har ansvaret for koordinering og overvågning af gennemførelsen af dens nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart.

3. Inden seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden kræver hver medlemsstat, at dens relevante myndighed sørger for udarbejdelse og gennemførelse af et nationalt kvalitetskontrolprogram for civil luftfart, der skal sikre effektiviteten af dens nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart.

4. Hver medlemsstat sørger for, at dens lufthavne og de luftfartsselskaber, der leverer tjenester fra den pågældende stat, udarbejder, gennemfører og opretholder passende sikkerhedsprogrammer for lufthavnen og luftfartsselskabet for at opfylde kravene i det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart. Disse programmer forelægges den relevante myndighed til godkendelse, og det er også denne myndighed, der overvåger dem.

5. Hver medlemsstat kræver, at den relevante myndighed sørger for at udarbejde og gennemføre et nationalt sikkerhedsuddannelsesprogram inden for civil luftfart.

Artikel 6

Strengere foranstaltninger

Medlemsstaterne kan under overholdelse af fællesskabsretten anvende foranstaltninger, der er strengere end de i denne

forordning fastsatte. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om arten af disse foranstaltninger snarest muligt efter deres ikrafttrædelse.

Artikel 7

Kontrol med overholdelse

1. Specifikationerne for det nationale kvalitetskontrolprogram vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart, der skal indføres af medlemsstaterne, vedtages efter proceduren i artikel 9, stk. 2. Et sådant program bygger på bedste praksis og gør det muligt hurtigt at opdage og korrigere svigt. Hvert program skal indebære, at alle lufthavne i den berørte medlemsstat kontrolleres regelmæssigt under ansvar af den relevante myndighed, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2. Denne kontrol skal foretages efter en fælles metode og udføres af kontrolpersonale, som er kvalificeret i henhold til fælles kriterier.

2. Fra seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden, jf. artikel 12, foretager Kommissionen i samarbejde med den i artikel 5, stk. 2, omhandlede relevante myndighed inspektioner, herunder inspektioner af et passende udvalg af lufthavne, for at overvåge medlemsstaternes anvendelse af bestemmelserne i denne forordning. Sådanne inspektioner skal tage hensyn til oplysningerne fra de nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart, herunder navnlig kontrolrapporter. Proceduren for udførelse af sådanne inspektioner vedtages efter proceduren i artikel 9, stk. 2.

3. De tjenestemænd, som Kommissionen pålægger at udføre inspektioner i henhold til stk. 2, udøver deres beføjelse efter at have fremvist en skriftlig fuldmagt, der specificerer genstanden og formålet med inspektionen og begyndelsesdatoen for denne. Kommissionen informerer i god tid før inspektionen den pågældende medlemsstat om inspektionen og om de befuldmægtigede tjenestemænds identitet.

Den pågældende medlemsstat skal underkaste sig sådanne inspektioner og sikre, at de berørte organer og personer også underkaster sig inspektionerne.

4. Kommissionen meddeler inspektionsrapporterne til den pågældende medlemsstat, som inden for tre måneder efter meddelelsen angiver de foranstaltninger, der er truffet for at afhjælpe eventuelle mangler. Rapporten og den i artikel 5, stk. 2, omhandlede relevante myndigheds svar meddeles det udvalg, der nedsættes ved artikel 9, stk. 1.

Artikel 8

Formidling af oplysninger

1. Uanset retten til aktindsigt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter⁽¹⁾, er

⁽¹⁾ EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

a) foranstaltninger vedrørende

i) brugsegnethedskriterierne og godkendelsesprøven for udstyr

ii) de detaljerede procedurer, der indeholder følsomme oplysninger

iii) de detaljerede kriterier for undtagelser fra sikkerhedsforanstaltningerne som omhandlet i artikel 4, stk. 2

b) de i artikel 7, stk. 1, omhandlede specifikationer

c) de i artikel 7, stk. 4, omhandlede inspektionsrapporter og svar fra medlemsstaterne

hemmelige og offentliggøres ikke. De stilles kun til rådighed for de i artikel 5, stk. 2, nævnte myndigheder, der kun videreformidler dem til de berørte parter i et »behov for at vide« omfang i overensstemmelse med de nationale regler om formidling af følsomme oplysninger.

2. Medlemsstater skal så vidt muligt og i overensstemmelse med national ret behandle oplysninger fra inspektionsrapporter og medlemsstaternes svar som fortrolige oplysninger, når disse vedrører andre medlemsstater.

3. Medmindre det er klart, at inspektionsrapporterne og svarene skal eller ikke skal offentliggøres, hører medlemsstaterne eller Kommissionen den berørte medlemsstat.

Artikel 9

Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg, der består af medlemsstaternes repræsentanter med en repræsentant for Kommissionen som formand.

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. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 6 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 7 og 8.

4. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 10

Offentliggørelse af oplysninger

Med forbehold af forordning (EF) nr. 1049/2001 offentliggør Kommissionen hvert år en rapport om gennemførelsen af denne forordning og om situationen i Fællesskabet for så vidt angår luftfartssikkerhed, idet den drager konklusioner af inspektionsrapporterne.

Artikel 11

Sanktioner

Sanktionerne for overtrædelse af bestemmelserne i denne forordning skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

Artikel 12

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, undtagen følgende bestemmelser i bilaget:

— vedrørende screening af indtjekket bagage (punkt 5.2)

— vedrørende fragt, kurerpost og eksprespakker (punkt 6), og

— vedrørende post (punkt 7)

der træder i kraft den 31. december 2002.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder direkte i alle medlemsstater.

Udfærdiget ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

1. DEFINITIONER

1. »Ledsaget indtjekket bagage«: bagage, der er indskrevet til transport i lastrummet på et fly, hvor den passager, der indskrev den, selv er om bord.
2. »Airsides«: manøvreområdet i en lufthavn, tilstødende terræn og bygninger eller dele heraf.
3. »Flysikkerhedstjek«: inspektion af den del af flyets indre, som passagererne kan have haft adgang til, og inspektion af lastrummet med henblik på at finde forbudte genstande.
4. »Flysikkerhedskontrol«: grundig inspektion af flyets indre og ydre med henblik på at finde forbudte genstande.
5. »Baggrundskontrol«: kontrol af en persons identitet og fortid, herunder enhver kriminel baggrund, som led i vurderingen af personens egnethed til uledsaget adgang til security-beskyttede områder.
6. »Håndbagage«: bagage, der skal transporteres i et flys kabine.
7. »Kommerciel flyvning«: planmæssig eller ikke-planmæssig flyvning eller flyvning med fly, udlejet til den brede offentlighed eller til private grupper mod vederlag.
8. »Co-Mat«: Forkortelse for et luftfartsselskabs materialer til intern brug, der sendes inden for dets net af arbejdsstationer.
9. »Co-Mail«: Forkortelse for et luftfartsselskabs interne post, der sendes inden for dets net af arbejdsstationer.
10. »Kontinuerlig stikprøvekontrol«: kontrol i hele aktivitetsperioden i form af stikprøver.
11. »General Aviation«: planmæssig eller ikke-planmæssig flyvning, der ikke tilbydes eller er tilgængelig for offentligheden.
12. »EDS (explosive detection system)«: et system eller en kombination af forskellige teknologier, der kan detektere og således ved hjælp af en alarm gøre opmærksom på eksplosivt materiale i bagagen, uanset hvilket materiale tasken eller kufferten er lavet af.
13. »EDDS (explosive device detection system)«: et system eller en kombination af forskellige teknologier, der kan detektere og således ved hjælp af en alarm gøre opmærksom på en eksplosiv anordning ved at afsløre en eller flere komponenter af en sådan anordning i bagagen, uanset hvilket materiale tasken eller kufferten er lavet af.
14. »Indtjekket bagage«: bagage, der skal transporteres i et flys lastrum.
15. »Kendt afsender«:
 - a) i forbindelse med fragt: en afsender af ejendele med henblik på lufttransport for egen regning, som har entreret med en autoriseret agent eller et autoriseret flyselskab på grundlag af kriterierne i dette bilag
 - b) i forbindelse med post: en afsender af post med henblik på lufttransport for egen regning, der har entreret med et autoriseret postvæsen.
16. »Landside«: det område i en lufthavn, der ikke er airside, og som omfatter alle offentlige områder.
17. »Post«: forsendelser af korrespondance og andre genstande, der leveres af og skal leveres til et postvæsen. Hvad der skal forstås ved et postvæsen, defineres af medlemsstaterne.
18. »Forbudt genstand«: en genstand, der kan benyttes til at begå en ulovlig handling, og som ikke er blevet korrekt angivet og behandlet i henhold til gældende love og bestemmelser. En vejledende liste over sådanne forbudte genstande findes i tillæg A.
19. »PEDS« (primary explosive detection system): et system eller en kombination af forskellige teknologier, der kan detektere og således ved hjælp af en alarm gøre opmærksom på eksplosivt materiale i bagagen, uanset hvilket materiale tasken eller kufferten er lavet af.

20. »Autoriseret agent«: en agent, speditør eller anden enhed, der har forretningsforbindelser med en operatør og yder sikkerhedskontrol, der er accepteret eller krævet af den relevante myndighed i forbindelse med fragt, kurerpost og eksprespakker eller post.
21. »Security-beskyttet område«: airside-områder i en lufthavn, hvortil adgangen er kontrolleret for at varetage sikkerheden for civil luftfart. Sådanne områder omfatter normalt blandt andet alle afgangsområder for passagerer mellem screeningsstederne og flyene, ramper, bagagefordelingsområder, fragtterminaler, postcentre, airside-rengøringsområder og -cateringområder.
22. »Security-kontrol«: middel til at forebygge, at der indføres eller medbringes forbudte genstande.
23. »Screening«: anvendelse af tekniske eller andre midler med henblik på at identificere og/eller detektere forbudte genstande.
24. »Uledsaget indtjekket bagage«: bagage, der er indskrevet til transport i lastrummet på et fly, hvor den passager, der indtjekkede den, ikke selv er om bord.
25. »Terminal«: den hovedbygning eller gruppe af bygninger, hvor behandlingen af betalende passagerer og gods samt ombordstigningen foregår.
26. »TIP« (trusselsbilledprojektion): et programmel, der kan installeres på visse røntgenmaskiner. Programmet projicerer virtuelle billeder af truende genstande (f.eks. pistoler, knive, improviserede eksplosive anordninger) inden for rammerne af røntgenbilleder af virkelige tasker, der er ved at blive undersøgt, og giver røntgenmaskineoperatøren umiddelbar feedback om operatørens evne til at detektere sådanne billeder.
27. »Trace detection equipment«: et teknologisk system eller en kombination af forskellige teknologier, der kan detektere meget små mængder (1/milliardtedel gram) og således ved hjælp af en alarm gøre opmærksom på eksplosivt materiale i bagage eller i andre genstande, der analyseres.

2. SIKKERHED I LUFTHAVNE

2.1. Krav til planlægning af lufthavne

Ved udformningen af lufthavne, passager- og fragtterminaler og andre bygninger med direkte adgang til airside skal der tages hensyn til de væsentlige krav i forbindelse med:

- a) sikkerhedskontrol af passagerer, bagage, fragt, kurerpost og eksprespakker, post, samt forråd og forsyninger til luftfartsselskabers catering
- b) beskyttelse og kontrol af adgang til airside, security-beskyttede områder og andre følsomme områder og faciliteter i lufthavnen
- c) effektiv brug af sikkerhedsudstyr.

2.1.1. Grænser mellem airside og landside

Der skal etableres adgangsbegrænsning mellem landside og airside i lufthavne.

2.1.2. Security-beskyttede områder

I alle lufthavne skal der indføres security-beskyttede områder.

2.2. Adgangskontrol

2.2.1. Security-beskyttede områder og andre airside-områder

- i) Adgangen til security-beskyttede områder og andre airside-områder skal løbende kontrolleres for at sikre, at ingen uautoriserede personer får adgang til disse områder, og at ingen forbudte genstande kan indføres i eller medbringes til security-beskyttede områder eller i fly.
- ii) Alt personale, der skal have adgang til security-beskyttede områder, skal underkastes en baggrundskontrol mindst hvert femte år. Kontrollen skal gentages med regelmæssige mellemrum, der ikke overstiger fem år.

- iii) Alt personale, der skal have adgang til security-beskyttede områder, skal også med jævne mellemrum undervises i luftfartssikkerhed (jf. punkt 12.3), herunder risiciene i forbindelse med luftfartssikkerhed og have instrukser om at melde enhver hændelse, der kan udgøre en trussel for luftfartssikkerheden, til den relevante myndighed.
- iv) Der skal udstedes lufthavns-id-kort til alt personale, som arbejder i lufthavnen, eller som ofte kommer i lufthavnen (herunder ansatte i lufthavnen, luftfartsselskaberne og andre organisationer). Lufthavns-id-kortet skal være forsynet med navn og foto af vedkommende. Gyldighedsperioden skal være begrænset. Den relevante myndighed skal afgøre, hvornår der udstedes et permanent lufthavns-id-kort til personer, der hyppigt kommer i lufthavnen.
- v) Lufthavns-id-kortet skal altid bæres synligt, når vedkommende er på arbejde.
- vi) Køretøjer, der skal benyttes på airside, skal så vidt muligt forblive på airside.
- vii) Til køretøjer, som skal færdes både landside og airside, skal der udstedes en passerseddel, som skal gælde for det specifikke køretøj og placeres på dette på et synligt sted. Andre køretøjer kan kun få adgang til airside efter at være blevet inspiceret og fået udstedt en midlertidig passerseddel. Beredskabskøretøjer på en redningsopgave kan undtages fra disse krav.
- viii) Lufthavns-id-kort og passersedler skal kontrolleres ved alle kontrolsteder, hvor der er adgang til airside og security-beskyttede områder.

2.2.2. Terminalområder

Alle terminalområder, hvor offentligheden har adgang, skal overvåges. Terminaler skal patruljeres, og passagerer og andre personer skal holdes under overvågning af sikkerhedspersonalet.

2.2.3. Andre områder med offentlig adgang

Der skal stilles faciliteter til rådighed til kontrol med adgangen til offentlige områder, der ligger tæt på manøvreområder for luftfartøjer (udsigtsplatforme, lufthavshoteller og parkeringspladser). Som andre offentlige områder, der kræver overvågning, kan bl.a. nævnes faciliteter, der altid findes landside, herunder parkeringspladser for besøgende og andre offentlige parkeringsområder, terminal og offentlige adgangsveje, biludlejningsfaciliteter, taxiholdepladser og holdepladser til transportmidler på jorden samt hotelfaciliteter på lufthavnsområdet.

Der skal også træffes foranstaltninger til at sikre, at sådanne offentlige områder kan lukkes af med kort varsel i tilfælde af et øget trusselsniveau. Sikkerhedspersonalet skal afpatruljere disse områder, når de er åbne for offentligheden.

2.3. Screening af personale, medførte genstande og køretøjer

- a) Alt personale, herunder flybesætninger, og medførte genstande skal screenes, inden de får adgang til security-beskyttede områder. Når dette ikke kan lade sig gøre, skal personer og genstande kontrolleres kontinuerligt ved stikprøver med en hyppighed, der fastlægges på baggrund af risikovurderinger foretaget af den relevante myndighed i den enkelte medlemsstat. Stikprøvescreeningen skal udvides til at omfatte alle genstande, der bringes om bord på luftfartøjer af alle tjenester, herunder rengøringsselskaber, cateringvirksomheder, leverandører af afgiftsfrie varer og andre med adgang til luftfartøjer. Screeningproceduren skal sikre, at der ikke medføres forbudte genstande, og metoderne skal være de samme som for screening af passagerer og håndbagage.
- b) Køretøjer og forsyninger, der bringes ind på airside eller andre beskyttede områder, skal inspiceres ved stikprøver.

2.4. Fysisk sikkerhed og patruljer

- a) Forpladser og parkeringsarealer skal være tilstrækkeligt oplyst, og navnlig skal belysningen oplyse særligt sårbare områder af lufthavnen.
- b) Tekniske områder og vedligeholdelsesområder skal være beskyttet med indhegning, vagter og patruljer, og adgangen til disse områder skal kontrolleres ved hjælp af lufthavns-id-kort og passersedler til køretøjer. Tilsvarende foranstaltninger skal træffes for at beskytte de tilstødende områder og anlæg i lufthavnen som f.eks. kraftværker, transformerstationer, navigationsfaciliteter, kontroltårne og andre bygninger, som anvendes af lufttrafikkontroltjenester samt brændstof- og kommunikationsfaciliteter. Der skal træffes særlige forholdsregler mod forsøg på at sabotere brændstof- og kommunikationsfaciliteter.

- c) Hegnet omkring lufthavnen, områder der støder op til security-beskyttede områder, andre airside-områder uden for dette hegn og områderne i umiddelbar nærhed af banetærskler og rullebaner skal overvåges med patruljer, internt tv eller andre former for overvågning. Der skal anvendes strenge procedurer, hvorefter man kan anræbe og kontrollere personer uden synligt id-kort samt personer, der bevæger sig ind på områder, som de ikke er godkendt til.
- d) Adgang til airside og security-beskyttede områder via udlejede og forpagtede kontorer på lufthavnsområdet, værksteder, fragtfaciliteter og andre service- og facilitetsbygninger skal begrænses til et minimum.

3. FLYSIKKERHED

3.1. Undersøgelse af luftfartøjer

- 1) Alle luftfartøjer skal undersøges således:
 - a) luftfartøjer, der ikke er i brug, skal i første afgangslufthavn underkastes et »flysikkerhedstjek« umiddelbart inden de køres ind i et security-beskyttet område med henblik på en flyvning; luftfartøjer kan undersøges på et tidligere tidspunkt end umiddelbart inden, de køres ind i et security-beskyttet område, men skal i så fald sikres eller overvåges fra påbegyndelsen af undersøgelsen til afgang; og
 - b) luftfartøjer, der er i brug skal før en returflyvning eller under transitstop underkastes et »flysikkerhedstjek«, så snart passagererne er gået fra borde, eller så sent som muligt inden passagererne går om bord og bagage og gods lastes alt efter omstændighederne.
- 2) Alle flysikkerhedskontroller og flysikkerhedstjek foretages, når alle serviceleverandører (catering- og rengøringselskaber, leverandører af afgiftsfrie varer og andre) bortset fra dem, der tager sig af sikkerheden, har forladt kabinen, og steriliteten opretholdes indtil og under ombordstigning og inden afgang.

3.2. Beskyttelse af luftfartøjer

- 1) Det fastsættes, hvem der har ansvaret for at føre kontrol med adgangen til parkerede luftfartøjer, og kontrollen gennemføres således:
 - a) adgangen til luftfartøjer, der er i brug, kontrolleres fra det øjeblik, hvor flysikkerhedstjekket går i gang, indtil afgang for at opretholde kontrollens integritet
 - b) adgangen til luftfartøjer, der ikke er i brug, og som er blevet undersøgt og kørt ind i et security-beskyttet område, kontrolleres fra det øjeblik, hvor flysikkerhedstjekket går i gang, til afgang for at opretholde kontrollens integritet.
- 2) Hvert luftfartøj, der er i brug, underkastes overvågning for at opdage eventuel uautoriseret adgang.
- 3) Adgangen til luftfartøjer, der ikke er i brug, kontrolleres således:
 - a) kabinedøre skal være lukket
 - b) luftbroer og/eller mobile passagertrapper skal være sikret eller trukket tilbage, eller
 - c) flydøre skal være forsynet med forseglinger, som tydeligt viser, hvis de er brudt.
- 4) Desuden skal hvert luftfartøj, når alt personale ikke er screenet til adgang til security-beskyttede områder, inspiceres mindst hver halve time af patruljer til fods eller kørende patruljer eller underkastes overvågning for at opdage eventuel uautoriseret adgang.
- 5) Luftfartøjer skal så vidt muligt parkeres i god afstand fra den ydre indhegning eller andre let gennemtrængelige barrierer og på belyste områder.

4. PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE

4.1. Screening af passagerer

- 1) Med forbehold af nr. 3 nedenfor skal alle afrejsende passagerer (dvs. passagerer, der påbegynder rejsen, og transitpassagerer, medmindre de allerede er screenet efter reglerne i dette bilag) screenes for at forhindre, at forbudte genstande indføres i eller medbringes til de security-beskyttede områder og om bord på et luftfartøj. Passagerer skal screenes således:
 - a) manuel visitering, eller

- b) screening med metaldetektorkarme. Når der anvendes metaldetektorkarme, skal der også foretages en kontinuerlig manuel stikprøveundersøgelse af screenede passagerer. Manuel visitering skal foretages af alle de passagerer, der udløser alarm, og der skal foretages en kontinuerlig stikprøveundersøgelse af de passagerer, der ikke gør det, og hvis
 - i) alarmen aktiveres, skal den pågældende screenes på ny ved at passere gennem metaldetektorkarmen, eller
 - ii) undersøges manuelt med brug af en håndført metaldetektor.
- 2) Når der anvendes metaldetektorkarme, skal de justeres til et niveau, som med rimelighed kan sikre, at små metalgenstande opdages.
- 3) De relevante myndigheder kan fastsætte kategorier af personer, der skal underkastes særlige screeningprocedurer eller fritages for screening.
- 4) Der skal udarbejdes sikkerhedsbestemmelser for potentielt ureglerlige passagerer.

4.2. Adskillelse af passagerer

Screenede afrejsende passager må ikke komme i kontakt med ankomende passagerer, der måske ikke er screenet efter reglerne i dette bilag. Når disse passagerer ikke kan adskilles fysisk, skal sikkerhedsmålet nås ved anvendelse af kompensationsforanstaltninger alt efter den lokale risikovurdering.

4.3. Screening af håndbagage

- 1) Håndbagage medbragt af alle passagerer (dvs. passagerer, der påbegynder rejsen, og transitpassagerer, medmindre de allerede er screenet efter reglerne i dette bilag) skal screenes, inden den kan bringes med ind i security-beskyttede områder og om bord på et luftfartøj. Forbudte genstande skal fjernes fra passagererne, eller passagererne skal nægtes adgang til det security-beskyttede område eller luftfartøjet. Håndbagage skal screenes efter en af følgende metoder:
 - a) en fuldstændig manuel visitering af indholdet af hver enkelt taske for mistænkelige tegn såsom uoverensstemmende vægt osv, eller
 - b) screening med konventionelt røntgenudstyr og manuel visitering af screenede tasker også i form af kontinuerlig stikprøveundersøgelse, idet denne form for kontrol skal omfatte mindst 10 % af passagererne, herunder de personer, med hensyn til hvilken operatøren føler sig usikker, eller
 - c) screening med højopløsningsrøntgenudstyr med trusselsbilledprojektion. Kun den bagage, med hensyn til hvilken operatøren føler sig usikker, skal visiteres manuelt, men den manuelle visitering kan suppleres med brug af spordetektionsudstyr.
- 2) Håndbagage tilhørende personer som nævnt i punkt 4.1, nr. 3, kan underkastes særlige screeningprocedurer eller fritages for screening.

4.4. Screening af diplomater

Med forbehold af Wienerkonventionen om diplomatiske forbindelser skal diplomater og andre VIP'er samt deres personlige bagage — med undtagelse af »diplomatpost« — underkastes screening af hensyn til sikkerheden. Luftfartsselskabernes personale med ansvar for at modtage diplomatpost skal forvisse sig om, at denne rent faktisk er sendt af behørigt udnævnte tjenestemænd fra den pågældende delegation. Diplomatkurerer og deres personlige bagage er ikke fritaget for screening.

5. INDTJEKKET BAGAGE

5.1. Sammenholdning af indtjekket bagage

- 1) Indtjekket bagage må ikke anbringes i et luftfartøj, medmindre der er truffet følgende foranstaltninger:
 - a) det skal af den ydre mærkning af indtjekket bagage fremgå på passende vis, hvilken passager den tilhører
 - b) den passager, som bagagen tilhører, skal være tjekket ind til det fly, som den skal transporteres med
 - c) indtjekket bagage skal før indladningen opbevares i et område af lufthavnen, hvortil kun personer med tilladelse har adgang
 - d) hvert stykke bagage, der er kommet under et luftfartsselskabs opsyn med henblik på transport i et luftfartøjs lastrum, skal identificeres som enten ledsaget eller uledsaget. Identifikationen skal foretages enten manuelt eller automatisk.
- 2) Der skal træffes foranstaltninger til sikring af, at hvis en passager, som er tjekket ind til et fly og har bagage under luftfartsselskabets opsyn, ikke er om bord i luftfartøjet, skal sådan indtjekket bagage fjernes fra luftfartøjet og må ikke transporteres med dette fly.
- 3) Der skal udarbejdes en ladningsfortegnelse over indtjekket bagage eller findes en anden måde at fremskaffe beviser på, som bekræfter identifikationen og screeningen af uledsaget indtjekket bagage.

5.2. Screening af indtjekket bagage

- 1) Ledsaget indtjekket bagage. Hvert stykke ledsaget indtjekket bagage (både indtjekket i første afgangslufthavn og indtjekket transitbagage, medmindre den allerede er screenet efter reglerne i dette bilag) skal screenes efter en af følgende metoder, før det indlades i et luftfartøj:
 - a) manuel visitering, eller
 - b) konventionelt røntgenudstyr, idet mindst 10 % af den screenede bagage også underkastes enten:
 - i) manuel visitering, eller
 - ii) explosive detection system (EDS) eller explosive device detection system eller primary explosives detection system, eller
 - iii) konventionelt røntgenudstyr, idet samme operatør på samme screeningssted skal se hver taske og kuffert fra to forskellige vinkler, eller
 - c) konventionelt røntgenudstyr med trusselsbilledprojektering, eller
 - d) explosive detection system eller explosive device detection system, eller
 - e) primary explosives detection system, eller
 - f) spor/dampdetektionsudstyr på åbne stykker bagage.
- 2) Uledsaget indtjekket bagage. Hvert stykke uledsaget bagage, både bagage i første afgangslufthavn og indtjekket transitbagage, screenes efter en af følgende metoder, før det indlades i et luftfartøj:
 - a) EDS, eller
 - b) et flerniveau-primary explosives detection system, hvor billederne af alle tasker og kufferter kan ses af operatørerne på niveau 2, eller
 - c) screening med konventionelt røntgenudstyr, idet samme operatør på samme screeningssted skal se hver taske og kuffert fra to forskellige vinkler, eller
 - d) manuel visitering suppleret med anvendelse af spordetektionsudstyr på åbne stykker bagage.

Dette gælder dog ikke, hvis den uledsagede bagage, der tidligere er blevet screenet efter normerne i dette bilag, er blevet adskilt på grund af faktorer, som passagerne ikke er herre over, og den uledsagede bagage har været i luftfartsselskabets varetægt.

5.3. Beskyttelse af indtjekket bagage

Indtjekket bagage, der skal transporteres med et luftfartøj, skal beskyttes mod uautoriseret transitadgang fra det sted, hvor luftfartsselskabet overtager ansvaret for det, indtil det luftfartøj, som det skal transporteres med, afgår. Der skal træffes følgende foranstaltninger til beskyttelse af indtjekket bagage:

- a) indtjekket bagage skal inden indladningen opbevares i bagagefordelingsområdet eller et andet opbevaringsområde i en lufthavn, hvortil kun personer med tilladelse har adgang
- b) enhver person, der går ind i et bagagefordelings- eller opbevaringsområde uden tilladelse, skal anråbes og ledsages ud af området
- c) indtjekket bagage og transitbagage må ikke efterlades uden opsyn ved rampen eller flyet før indladningen
- d) transitbagage, som overføres direkte fra fly til fly, må ikke efterlades uden opsyn ved rampen eller flyet før indladningen
- e) adgangen til kontoret for bortkomne fundne genstande i terminalen skal begrænses for at forhindre ulovlig adgang til bagage og materialer.

6. FRAGT, KURERPOST OG EKSPRESPAKKER

6.1. Anvendelse

Fragt, kurerpost og eksprespakker, der skal medføres på passager- eller fragtluftfartøjer, skal underkastes den sikkerhedskontrol, der er præciseret nedenfor, inden det bringes om bord på luftfartøjet.

6.2. Autoriserede agents kvalifikationer

Autoriserede agenter skal:

- a) være udpeget, godkendt eller registreret af den relevante myndighed
- b) være underlagt bestemte forpligtelser.

6.3. Sikkerhedskontrol

1) Fragt, kurerpost og eksprespakker transporteres kun med fly, hvis der er foretaget følgende sikkerhedskontrol:

- a) modtagelse, behandling og håndtering af fragt skal udføres af dertil ansat og uddannet personale
- b) fragten skal være genstand for:
 - i) manuelt eftersyn eller fysisk kontrol, eller
 - ii) screening med røntgenudstyr, eller
 - iii) afprøvning i trykkammer, eller
 - iv) andre tekniske og biosensoriske midler (f.eks. sniffere, spordetektorer, sprængstofsporhunde, osv.)således at det med rimelighed kan sikres, at den ikke indeholder forbudte genstande, jf. punkt iv) og v) i tillæg A, medmindre det er angivet og har været behørigt underkastet gældende sikkerhedsforanstaltninger.

Hvis ingen af de ovennævnte sikkerhedskontrolmidler og -metoder kan anvendes som følge af forsendelsens art, kan den relevante myndighed angive en opbevaringsperiode.

2) Når sikkerhedskontrollen er gennemført, herunder fragt fra kendte afsendere, uanset om det er sket på eller uden for lufthavnsområdet, skal det sikres, at forsendelserne forbliver sterile, indtil de anbringes i luftfartøjet og indtil afgang.

3) Sikkerhedskontrollerne under nr. 1 kræves ikke anvendt på:

- a) fragt, som er modtaget fra en kendt afsender
- b) omladningsfragt
- c) fragt, hvis oprindelse og håndteringsbetingelser sikrer, at den ikke udgør nogen sikkerhedstrussel
- d) fragt, der er omfattet af lovfæstede krav, som giver en passende sikkerhedsbeskyttelse.

6.4. Kriterier for en kendt afsender

En autoriseret agent eller et luftfartsselskab kan kun anerkende en afsender som en kendt afsender ved:

- a) at fastslå og registrere identiteten af og adressen på afsenderen og de agenter, der er autoriseret til at foretage leveringer på hans vegne, og
- b) at kræve, at afsenderen erklærer, at han:
 - i) forbereder forsendelser i sikre områder, og
 - ii) beskæftiger pålideligt personale ved forberedelsen af forsendelserne, og
 - iii) beskytter forsendelserne mod uautoriseret adgang under forberedelse, opbevaring og transport, og
- c) at kræve, at afsenderen:
 - i) skriftligt attesterer, at forsendelsen ikke indeholder forbudte genstande, jf. punkt iv) og v) i tillæg A, og
 - ii) accepterer, at forsendelsens emballage og indhold kan undersøges af sikkerhedsårsager.

6.5. Transport med fragtluftfartøjer

Hvis forsendelser kan identificeres positivt til transport med fragtluftfartøjer alene, behøver kriteriet i punkt 6.4 ikke finde anvendelse, forudsat at den kendte afsender:

- a) har en bekræftet, autentisk forretningsadresse, og
- b) tidligere har sendt forsendelser med den autoriserede agent eller luftfartsselskabet, og
- c) har en etableret forretningsforbindelse med den autoriserede agent eller luftfartsselskabet, og
- d) sikrer, at alle forsendelser beskyttes mod ubeføjet adgang, indtil luftfartsselskabet overtager ansvaret for dem.

6.6. Omladningsfragt

Omladningsfragt, der ankommer ad luftvejen, behøver ikke at blive underkastet den sikkerhedskontrol, der er beskrevet i punkt 6.3, nr. 1, under forudsætning af, at det beskyttes mod uvedkommendes adgang på transitstedet. Anden omladningsfragt, der for eksempel ankommer ad landvej eller med jernbane, og som ikke har været underkastet sikkerhedskontrol ved afgangsstedet eller undervejs, skal screenes i henhold til punkt 6.3, nr. 1, litra b), og beskyttes mod uvedkommendes adgang.

7. POST

7.1. Anvendelse

Post, der medføres på passager-, fragt- og postluftfartøjer, skal underkastes sikkerhedskontrol, inden den bringes om bord på luftfartøjet.

7.2. Kvalifikationer for en autoriseret postmyndighed/administration

En autoriseret postmyndighed/administration, der indleverer post til et luftfartsselskab med henblik på transport, skal opfylde følgende minimumskriterier. Den skal:

- a) være udpeget, godkendt eller registreret af den relevante myndighed
- b) opfylde forpligtelserne over for luftfartsselskaber om at anvende de krævede sikkerhedskontroller
- c) anvende dertil ansat og uddannet personale, og
- d) beskytte post mod ubeføjet adgang, mens den er i dens varetægt.

7.3. Sikkerhedskontrol

1) Hastende post. Hastende post (dvs. op til 48-timers levering) må kun befordres ad luftvejen, hvis følgende sikkerhedskontroller er anvendt:

- a) modtagelse, behandling og håndtering af post udføres af dertil ansat og uddannet personale
- b) post skal:
 - i) efterses manuelt eller kontrolleres fysisk, eller
 - ii) screenes med røntgenudstyr, eller
 - iii) afprøves i et trykkammer, eller
 - iv) undersøges med andre midler, det være sig andre procedurer eller andre tekniske og biosensoriske midler (f.eks. sniffere, spordetektorer, certificeret K-9-sprængstofdetektion osv.)
- så det så vidt muligt sikres, at posten ikke indeholder forbudte genstande, og
- c) enkeltheder vedrørende flyvningen og ruteplanlægningen for det luftfartøj, som skal medføre posten, skal hemmeligholdes.

2) Anden post. Ikke-hastende post kan befordres ad luftvejen, hvis foranstaltningerne i nr. 1, litra a) og b) er anvendt. Sikkerhedskontrollen i nr. 1, litra b), ovenfor kan udføres stikprøvevis i en del af posten.

3) Sikkerhedskontrollerne i nr. 1, litra b), kræves ikke anvendt på:

- a) post modtaget fra en kendt afsender
- b) breve under en specificeret vægt eller tykkelse
- c) autentiske forsendelser af livredningsudstyr
- d) varer af høj værdi, som er sikret til en standard, der mindst svarer til den, der er beskrevet under nr. 1, litra b),
- e) post, der befordres på alle postflyvninger mellem Fællesskabets lufthavne, og
- f) omladningspost.

7.4. Kriterier for en kendt afsender

En autoriseret postmyndighed/administration må kun anerkende en afsender som en kendt afsender ved:

- a) at fastlægge og registrere identiteten og adressen på den afsender og de agenter, der er bemyndiget til at foretage leveringer på dennes vegne
- b) at kræve, at afsenderen erklærer, at han beskytter forsendelsen mod ubeføjet adgang under forberedelsen, opbevaringen og transporten, og

c) at kræve, at afsenderen:

- i) skriftligt bekræfter, at postforsendelsen ikke indeholder forbudte genstande, der er opført under nr. iv) og v) i tillæg A, og
- ii) accepterer, at indpakningen og indholdet af postforsendelsen kan underkastes sikkerhedskontrollen i punkt 7.3.

7.5. Omladningspost

Omladningspost, der ankommer ad luftvejen, behøver ikke at blive underkastet sikkerhedskontrol som anført i punkt 7.3, under forudsætning af, at den beskyttes mod ubeføjet adgang på transitstedet. Anden omladningspost, der for eksempel ankommer ad landvejen eller med jernbane, og som ikke har været underkastet sikkerhedskontrol ved afgangsstedet eller undervejs, skal screenes i overensstemmelse med punkt 7.3, nr. 1, og beskyttes mod uvedkommendes adgang.

8. POST OG MATERIALER TIL LUFTFARTSSELSKABER

8.1. Anvendelse

Intern post og materialer, som et luftfartsselskab transporterer med eget luftfartøj, skal underkastes sikkerhedskontrol, inden det bringes om bord på luftfartøjet.

8.2. Definitioner

Ved post og materialer forstås interne forsendelser af korrespondance og materialer, som for eksempel — men ikke udelukkende — dokumenter, forsyninger, reservedele, catering- og rengøringsleverancer samt andre genstande, der skal leveres til selskabets egen organisation eller en organisation, det har kontraheret med, og anvendes i forbindelse med luftfartsoperationer.

8.3. Sikkerhedskontrol

Hver enkelt af et luftfartsselskabs forsendelser af intern post eller materialer til intern brug er underkastet følgende forholdsregler:

- a) den skal underkastes kontrol og sikkerhedsscreening for at sikre, at ingen forbudte genstande er anbragt i interne forsendelser, og
- b) den må ikke efterlades uden opsyn, inden den bringes om bord på et luftfartøj.

9. LUFTFARTSSELSKABERNES CATERING, FORRÅD OG FORSYNINGER

9.1. Anvendelse

Luftfartsselskabernes catering, forråd og forsyninger om bord på luftfartøjer underkastes sikkerhedskontrol for at forhindre, at ingen forbudte genstande bringes om bord på et luftfartøj.

9.2. Sikkerhedskontrol

- 1) Leverandører til luftfartsselskaberne af catering, rengøring, forråd og forsyninger skal foretage sikkerhedskontrol for at forhindre, at forbudte genstande anbringes i forråd og forsyninger, der er beregnet til at bringes om bord på et luftfartøj. Disse forholdsregler omfatter følgende:
 - a) Der udnævnes en sikkerhedsmedarbejder med ansvar for gennemførelsen og overvågningen af sikkerheden i virksomheden
 - b) der ansættes kun meget pålideligt personale
 - c) alt personale, som har adgang til security-beskyttede områder, skal underkastes baggrundskontrol og følge lufthavnsmyndighedens sikkerhedsinstrukser
 - d) virksomheden skal forhindre ubeføjet adgang til sine faciliteter og forsyninger

- e) hvis virksomheden befinder sig uden for lufthavnen, skal alle leverancer transporteres til luftfartøjet i aflåste eller forseglede køretøjer, og
 - f) behandling og håndtering af forråd og leverancer skal udføres af dertil ansat og uddannet personale.
- 2) Efter levering skal forråd og forsyninger screenes på grundlag af stikprøver.
- 3) Forråd og forsyninger fra en virksomhed, som ikke er blevet underkastet foranstaltningerne i ovennævnte nr. 1, må ikke bringes om bord på et luftfartøj.

10. LUFTFARTSSELSKABERNES RENGØRING, FORRÅD OG FORSYNINGER

10.1. Anvendelse og formål

Luftfartsselskaber og rengøringsvirksomheder skal sikre, at rengøringsmateriel, forråd og forsyninger, der bringes om bord, ikke indeholder forbudte genstande, som kan bringe luftfartøjets sikkerhed i fare.

10.2. Sikkerhedskontrol

- 1) Leverandører til luftfartsselskaberne af rengøring, lagerfaciliteter og forsyninger skal indføre de sikkerhedsforholdsregler, der er nødvendige for at forhindre, at forbudte genstande anbringes i rengøringsleverancer, der bringes om bord.

Følgende sikkerhedsforholdsregler skal træffes:

- a) der udnævnes en sikkerhedsmedarbejder med ansvar for gennemførelsen og overvågningen af sikkerheden i virksomheden, og
 - b) der ansættes kun meget pålideligt personale, og
 - c) alt personale, som har adgang til beskyttede områder skal underkastes baggrundskontrol og følge lufthavnsmyndighedens instrukser, og
 - d) virksomheden skal forhindre ubeføjet adgang til sine faciliteter, og
 - e) hvis virksomheden befinder sig uden for lufthavnen, skal rengøringsleverancer transporteres til luftfartøjet i aflåste eller forseglede køretøjer, og
 - f) behandling og håndtering af rengøringsleverancer skal udføres af dertil ansat og uddannet personale, og
 - g) screening af rengøringsleverancer skal foretages, inden leverancerne sendes med intern post til andre bestemmelsessteder.
- 2) Efter modtagelsen screenes rengøringsleverancer på grundlag af stikprøver.
- 3) Forsyninger fra en virksomhed, som ikke iagttager sikkerhedskontrolforanstaltningerne nævnt i nr. 1, må ikke bringes om bord på et luftfartøj.

11. GENERAL AVIATION

11.1. Sikkerhedskontrol

- 1) General aviation-luftfartøjer (GA-luftfartøjer), som befinder sig i lufthavne, må ikke parkeres i umiddelbar nærhed af luftfartøjer, som anvendes til kommercielle flyvninger, for at undgå brud på de sikkerhedsforanstaltninger, der gælder for disse luftfartøjer samt den bagage, fragt og post, der skal medtages om bord.
- 2) Der gennemføres bestemmelser for at holde screenede passagerer på kommercielle flyvninger adskilt fra personer i GA-luftfartøjer ud fra følgende kriterier:
- a) i større lufthavne skal der indføres fysiske og/eller sikkerhedsmæssige kontroller for at undgå, at afrejsende og ankomende personer fra GA-luftfartøjer blandes med allerede sikkerhedsscreenede passagerer

- b) om muligt skal afrejsende og ankomende personer fra GA-luftfartøjer passere gennem en særskilt lufthavnsterminal for GA-luftfartøjer, og når de stiger om bord eller går fra borde på forpladsen, skal de enten holdes adskilt fra sikkerhedsscreenede passagerer, transporteres i en særlig bus/bil eller være under konstant overvågning
- c) hvis der ikke findes en særskilt terminal, skal personer fra GA-luftfartøjer enten:
 - i) passere en særskilt del af terminalbygningen og eskorteres eller transporteres med bus eller bil til og fra deres luftfartøjer, eller
 - ii) underkastes en sikkerhedsscreening, inden der gives adgang til det security-beskyttede område, hvis det ikke kan undgås at passere security-beskyttede områder i terminalbygningen, eller
 - iii) underkastes andre lokalt betingede sikkerhedskontroller, som giver det samme resultat.

12. ANSÆTTELSE OG UDDANNELSE AF PERSONALE

12.1. Nationale luftfartssikkerhedsuddannelsesprogrammer

Hver af de relevante myndigheder udvikler og gennemfører nationale luftfartssikkerhedsuddannelsesprogrammer for at sætte flyvende personale og jordpersonale i stand til at gennemføre kravene til luftfartssikkerheden og reagere på ulovlige handlinger i forbindelse med flyvning.

12.2. Sikkerhedspersonale

- 1) De nationale luftfartssikkerhedsuddannelsesprogrammer bør omfatte kvalifikationer ved udvælgelsen, uddannelse, certificering og motivering af sikkerhedspersonalet. Personale, der udelukkende eller delvis er ansat til at varetage sikkerhedsopgaver, skal opfylde følgende krav, som fastsættes af den relevante myndighed.
 - a) ledere, der udvikler og varetager sikkerhedsuddannelse for sikkerhedspersonale, flyselskabernes personale og lufthavnspersonale på jorden, skal have den nødvendige certificering og den nødvendige viden og erfaring, der mindst skal omfatte:
 - i) omfattende erfaring inden for luftfartssikkerhedsoperationer, og
 - ii) en certificering, der er godkendt af den nationale, relevante myndighed, eller en anden tilsvarende godkendelse, der er givet af den nationale, relevante myndighed, og
 - iii) viden inden for følgende områder:
 - 1. sikkerhedssystemer og adgangskontrol
 - 2. sikkerhed på jorden og under flyvning
 - 3. screening før ombordstigningen
 - 4. sikkerhed i forbindelse med bagage og fragt
 - 5. luftfartøjssikkerhed og ransagninger
 - 6. våben og forbudte genstande
 - 7. oversigt over terrorisme, og
 - 8. andre sikkerhedsrelaterede områder og foranstaltninger, som skønnes egnede til at øge bevidstheden omkring sikkerhed.
 - b) ledere og instruktører, der deltager i og har ansvaret for sikkerhedsuddannelse af sikkerhedspersonale og lufthavnspersonale på jorden, skal gennemgå et årligt vedligeholdende kursus i luftfartssikkerhed og den seneste sikkerhedsudvikling.

2) Uddannelse af sikkerhedspersonalet

Sikkerhedspersonalet skal være uddannet til at udføre det arbejde, det vil få pålagt; en sådan uddannelse skal omfatte, men ikke være begrænset til, følgende sikkerhedsområder:

1. screeningsteknologi og -teknikker
2. screeningsoperationer på kontrolsteder
3. teknikker til ransagning af håndbagage og indtjekket bagage
4. sikkerhedssystemer og adgangskontrol
5. screening før ombordstigningen
6. sikkerhed i forbindelse med bagage og fragt
7. luftfartøjssikkerhed og ransagninger
8. våben og forbudte genstande
9. oversigt over terrorisme, og
10. andre sikkerhedsrelaterede områder og foranstaltninger, som skønnes egnede til at øge bevidstheden omkring sikkerhed.

Uddannelsens omfang kan udvides alt efter behovene inden for luftfartøjssikkerhed og den teknologiske udvikling. Varigheden af grunduddannelsen for screeningspersonalet må ikke være kortere end i anbefalinger fra Organisationen for International Civil Luftfart.

3) *Certificering af sikkerhedspersonalet*

Sikkerhedsscreeningspersonalet skal være godkendt eller certificeret af en national, relevant myndighed.

4) *Motivation af sikkerhedspersonalet*

Med egnede foranstaltninger skal det sikres, at sikkerhedspersonalet er meget motiveret, så det udfører sit arbejde på en effektiv måde.

12.3. Andet personale

Der skal gennemføres et sikkerhedsuddannelses- og sikkerhedsbevidsthedsprogram for flybesætninger og lufthavnspersonale på jorden, som afholdes på grundlæggende og vedligeholdende niveau, for alt lufthavnspersonale og luftfartsselskabernes personale i luften og på jorden. Uddannelsen skal bidrage til at øge sikkerhedsbevidstheden og forbedre de eksisterende sikkerhedssystemer. Den skal inddrage følgende komponenter:

1. sikkerhedssystemer og adgangskontrol
2. sikkerhed på jorden og under flyvning
3. screening før ombordstigningen
4. sikkerhed i forbindelse med bagage og fragt
5. luftfartøjssikkerhed og ransagninger
6. våben og forbudte genstande
7. oversigt over terrorisme, og
8. andre sikkerhedsrelaterede områder og foranstaltninger, som skønnes egnede til at øge bevidstheden omkring sikkerhed.

Sikkerhedsuddannelseskurset for alt lufthavnspersonale og luftfartsselskabernes personale på jorden med adgang til security-beskyttede områder skal have en varighed på mindst tre timer i klasseværelset og en times introduktion i marken.

13. RETNINGSLINJER FOR UDSYR

Udstyr, som anvendes til støtte for luftfartssikkerhed, skal godkendes af den relevante myndighed i overensstemmelse med de retningslinjer, der er skitseret i denne del.

13.1. Metaldetektorudstyr

1) *Metaldetektorkarme*

Metaldetektorkarme, der anvendes til screening af passagerer i lufthavne, skal opfylde følgende krav:

a) Sikkerhed

- i) Udstyret skal under alle forudsigelige forhold kunne detektere selv de mindste metalgenstande, der indeholder jern.
- ii) Udstyret skal kunne detektere metalgenstande uafhængig af, hvordan de vender, og hvor de befinder sig inden for karmen.
- iii) Udstyrets følsomhed skal være så ensartet og stabil som muligt i hele rammen, og den bør kontrolleres regelmæssigt.

b) Driftskrav

Udstyrets drift må ikke påvirkes af det omgivende miljø.

c) Alarm

Metaldetekteringen skal udløses automatisk, så intet er overladt til operatørens vurdering (go/no go-indikatorssystemer).

d) Kontrolpanel

- i) Udstyret skal kunne justeres, så det opfylder alle specificerede detektionskrav, og desuden skal alarmens lydvolumen kunne justeres.
- ii) Betjeningsanordninger til at justere detektionsniveauet skal være designet på en sådan måde, at uvedkommendes adgang forhindres. Indstillingen skal klart angives.

e) Kalibrering

Kalibreringsproceduren må ikke stilles til rådighed for uvedkommende personer.

2) *Håndholdte metaldetektorer*

Håndholdte metaldetektorer, der anvendes til screening af passagerer, skal opfylde følgende krav:

- a) Udstyret skal under alle forudsigelige forhold kunne detektere meget små metal mængder uden at være i direkte kontakt med genstanden.
- b) Udstyret skal kunne detektere såvel jernholdige som ikke-jernholdige metaller.
- c) Detektorspolen skal designes på en sådan måde, at metallet let kan lokaliseres.
- d) Udstyret skal forsynes med en akustisk og/eller visuel alarmindikator.

13.2. Standarder og prøvningsprocedurer for røntgenudstyr

1) *Anvendelsesområde*

a) Udstyr

Disse krav og retningslinjer vedrørende røntgensikkerhedsudstyr gælder for alt røntgenbaseret screeningsudstyr, som genererer et billede, der skal fortolkes af en operatør. Dette omfatter konventionel røntgen-scanning såvel som EDS/EDDS anvendt i indikativ tilstand.

b) Genstande

Tilsvarende gælder disse krav og retningslinjer vedrørende røntgensikkerhedsudstyr for enhver screenet genstand uanset type eller størrelse.

Enhver genstand, som medbringes om bord på et luftfartøj, skal screenes efter samme standard.

2) *Krav til brugsegnerheden*

a) Sikkerhed

Røntgenudstyret skal kunne udføre den nødvendige detektion, målt i forhold til opløsning, gennemtrængningsevne og nuancering, så forbudte genstande ikke medbringes om bord på luftfartøjer.

b) Prøvning

Brugsegnerheden skal vurderes med hensigtsmæssige prøvningsprocedurer.

c) Driftskrav

Røntgenudstyret skal vise et komplet billede af enhver genstand, som kan passere tunnelen. Hjørner må ikke skæres af.

Forvrængning af den viste genstand skal holdes på et minimum.

Maskinens fremføringsbælte skal markeres for at angive, hvor tasker skal placeres på bæltet for at optimere billedkvaliteten.

Kontrastfremhævning: Røntgenudstyret skal kunne vise grupper af gråtoner (scanne et mindre område).

Billedet af enhver del af den screenede genstand skal vises på skærmen i mindst fem sekunder. Operatøren skal endvidere have mulighed for at stoppe fremføringsbæltet og om nødvendigt lade det køre tilbage, hvis en yderligere undersøgelse er påkrævet.

Skærmstørrelse: Monitoren skal være tilstrækkelig stor af hensyn til operatørens bekvemmelighed (typisk 14 tommer og derover).

Skærmkarakteristik: skærmen skal være flimmerfri og have mindst 800 linjer (typisk $1\,024 \times 1\,024$ pixel, dvs. højopløsnings-skærme).

Når der anvendes dobbelt skærm, skal den ene være monokrom.

Røntgenudstyret skal visuelt markere materialer, det ikke kan trænge igennem.

Røntgenudstyret skal kunne skelne organiske og uorganiske materialer (stripping).

Systemerne skal automatisk kunne genkende farlige genstande for at lette operatørens opgave.

3) *Vedligeholdelse*

Der må ikke foretages uautoriserede ændringer, herunder vedligeholdelse og reparation. Der må ikke ændres i maskinens hardware eller software uden at verificere, at dette ikke påvirker maskinens billedkvalitet i negativ retning.

Bæltet materialets sammensætning må ikke ændres uden at verificere, at dette ikke ændrer billedkvaliteten.

Hvis der er adgang til vedligeholdelse og opgradering via modem, skal denne adgang kontrolleres og overvåges.

*Tillæg***Retningslinjer for klassificering af forbudte genstande**

I disse retningslinjer findes eksempler på udformning af våben og forbudte genstande, men almindelig sund fornuft er dog det bedste middel til at vurdere, om en genstand kan bruges som et våben.

- i) Skydevåben: ethvert våben, som kan affyre et skud med eksplosionskraft eller trykluft eller gas, herunder start- og signalpistoler.
- ii) Knive og skæreværktøjer: inklusive sabler, sværd, hobbyknive, jagtknive, souvenirknive, martial arts-våben, professionelle værktøjer og knive med en klinge på 6 cm eller derover og/eller knive, der er illegale ifølge den lokale lovgivning.
- iii) Slagvåben: totenschlægere, knipler, baseballbat eller lignende slagstokke.
- iv) Eksplosive stoffer/ammunition/brændbare væsker/ætsende væsker: enhver eksplosionsfarlig eller brændbar komponent, som alene eller sammen med andre genstande kan resultere i en eksplosion eller brand. Dette omfatter eksplosive materialer, fænghætter, fyrværkeri, benzin, andre brændbare væsker, ammunition osv. eller enhver kombination af disse. Ethvert ætsende eller giftigt stof, herunder gasser, uanset om det er i trykbeholder eller ej.
- v) Genstande, der kan paralisere eller bedøve: alle former for tåregas, mace og lignende kemikalier og gasser, uanset om disse findes i pistoler, dåser eller andre beholdere, samt andre bedøvende anordninger som f.eks. elektrocho-kapparater.
- vi) Andre genstande: genstande, som f.eks. issyle, vandrestave, barberknive og sakse med lang klinge, der skønt de ikke almindeligvis opfattes som dødbringende eller farlige våben, kunne bruges som våben. Dette gælder også legetøj eller attrapper, der ligner våben og granater.
- vii) Genstande af enhver art, som kunne skabe rimelig mistanke om, at de kunne bruges til at efterligne et dødbringende våben. Disse kunne bl.a. omfatte genstande, som ligner eksplosive anordninger og våben, eller som virker farlige.
- viii) Kemiske/biologiske genstande og stoffer beregnet til angreb: mulighederne for kemiske/biologiske angreb omfatter brugen af kemiske eller biologiske midler til at begå ulovlige handlinger. Sådanne kemiske/biologiske stoffer, der er underkastet restriktioner, omfatter bl.a. følgende: sennepsgas, v.x., chlor, sarin, cyanid, anthrax, botulisme, kopper, tularæmi og vhf.

Genstande, der udviser tegn på kemiske/biologiske stoffer eller giver anledning til mistanke om sådanne, skal straks anmeldes til lufthavnsmyndigheden, politiet, militæret eller en anden relevant myndighed, og forhindres i at komme ind på terminalområder med offentlig adgang.

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Kommissionen forelagde den 12. oktober 2001 Rådet et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart. Forslaget har hjemmel i EF-traktatens artikel 80, stk. 2.

Europa-Parlamentet afgav førstebehandlingsudtalelse på mødet den 29. november 2001.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 28. november 2001.

Regionsudvalget fastlagde sin holdning den 23. november 2001.

Den 28. januar 2002 vedtog Rådet sin fælles holdning i medfør af traktatens artikel 251.

II. BAGGRUND

Kommissionens forslag er led i den plan mod terrorisme, som Det Europæiske Råd vedtog på det ekstraordinære møde den 21. september 2001. Med udarbejdelsen af denne plan har Den Europæiske Union reageret på terrorangrebene på USA den 11. september 2001.

III. FORMÅL

Forslaget har til formål:

- at styrke tilliden til lufttransporten i Europa
- til enhver tid at sikre den europæiske borger beskyttelse inden for civil luftfart gennem hindring af ulovlige handlinger
- at vedtage fælles grundlæggende krav på grundlag af henstillingerne i dokument 30 fra ECAC (Den Europæiske Konference for Civil Luftfart)
- at gøre det muligt for de enkelte medlemsstater at vedtage et nationalt program for civil luftfartsikkerhed og at udpege en enkelt passende myndighed, der har ansvaret for at koordinere disse programmer og indføre en hensigtsmæssig kvalitetskontrol og inspektionsordninger under Kommissionens tilsyn
- at danne grundlag for en fælles fortolkning af relevante bestemmelser i konventionen angående international civil luftfart, der blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944, navnlig konventionens bilag 17.

For at nå disse mål angives der i forordningsteksten følgende midler:

- fastsættelse af fælles grundlæggende krav til luftfartssikkerhedsforanstaltninger
- indførelse af hensigtsmæssige mekanismer til kontrol med overholdelse.

IV. GENNEMGANG AF DEN FÆLLES HOLDNING

Generelle bemærkninger

Den fælles holdning indeholder i bilaget en række fælles grundlæggende krav til luftfartssikkerhedsforanstaltninger. I Kommissionens forslag var disse krav lig med kravene i dokument 30 fra ECAC; det var meningen, at disse krav senere kunne tilpasses til Fællesskabets aktuelle behov ved hjælp af komitologi-proceduren.

Rådet har skønnet, at en sådan procedure vil medføre en betydelig forsinkelse i indførelsen af de foranstaltninger, der i øjeblikket kræves. Det har derfor instrueret Den Tværfaglige Ad hoc-gruppe, der blev nedsat efter det ekstraordinære møde i Rådet den 14. september 2001, om straks at tilpasse disse krav til de aktuelle behov.

Særlige bemærkninger: de vigtigste ændringer af Kommissionens forslag

a) Vedrørende de nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart (artikel 5)

Rådet har i væsentlig udstrækning præciseret denne bestemmelse. Det har navnlig bestemt, at der skal indføres nationale kvalitetskontrolprogrammer for civil luftfart, der har til formål at sikre en strengere kontrol med de nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart.

b) Vedrørende strengere foranstaltninger (artikel 6)

Rådet har ændret denne bestemmelse, idet det har fjernet Kommissionens mulighed for at beslutte at trække diskriminerende og unødvendigt restriktive foranstaltninger tilbage.

Rådet mener, at traktaten allerede indeholder passende bestemmelser, der giver Kommissionen mulighed for på baggrund af traktatens principper at overvåge de foranstaltninger, som medlemslandene træffer. Det er derfor ikke nødvendigt at indføje særlige bestemmelser herom i forordningen. Denne ændring falder i øvrigt i tråd med Europa-Parlamentets ønske.

c) Vedrørende formidling af oplysninger (artikel 8)

Rådet har indføjet denne nye bestemmelse, der har til formål at sikre balance mellem dels offentlighedens adgang til oplysninger og dels behovet for at beskytte fortroligheden af visse følsomme foranstaltninger.

d) Vedrørende sanktioner (artikel 11)

Rådet har indføjet denne nye bestemmelse, der siger, at sanktionerne for overtrædelse af bestemmelserne i forordningen skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

e) Vedrørende ikrafttrædelsen (artikel 12)

Rådet mener, at det er hensigtsmæssigt at foreskrive, at visse bestemmelser i bilaget træder i kraft den 31. december 2002. Dette er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets ønske herom.

V. RÅDETS HOLDNING TIL EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGER

Rådet har indarbejdet ændring 21, 4, 5, 7, 13 (første del) og 14 i den fælles holdning, enten som de forelå eller i bearbejdet form.

Ændring 1, 2, 3, 22, 10, 19, 13 (anden del) har til formål at bestemme, at de offentlige myndigheder, i hvert fald i første omgang, afholder omkostningerne til visse supplerende sikkerhedsforanstaltninger, således som de fremgår af forordningen. På indeværende tidspunkt finder Rådet det ikke hensigtsmæssigt at acceptere disse ændringer, da en stillingtagen fra Rådets side kan tænkes at foregribe den mere generelle debat, der foregår i øjeblikket på fællesskabsplan vedrørende prisfastsættelsen for transportmidler.

Ændring 8 er ikke overtaget, da Rådet mener, at en god og effektiv gennemførelse af inspektionerne kræver, at den berørte medlemsstat informeres i god tid før inspektionen.

Ændring 20 er ikke overtaget, da den anses for at gå ud over forordningens anvendelsesområde, således som det er beskrevet i artikel 1, stk. 1.