

Regeringens proposition

2009/10:72



Ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd

Prop.
2009/10:72

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 17 december 2009

Fredrik Reinfeldt

Maud Olofsson
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Den 1 oktober 2004 trädde lagen (2004:1100) om luftfartsskydd i kraft. Den lagen innehåller kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten. Ett antal bestämmelser i den svenska lagen är kopplade till förordning (EG) nr 2320/2002. Det är EU-förordningen och lagen som lägger den formella grunden för de säkerhetsåtgärder som förekommer i samband med luftfart.

Europaparlamentet och rådet har antagit en ny förordning, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002. Den nya förordningen offentliggjordes i Europeiska unionens officiella tidning den 9 april 2008, och träder i kraft den tjugonde dagen därefter, alltså den 29 april 2008. Den ska dock börja tillämpas senast den 29 april 2010.

I denna proposition föreslås att lagen om luftfartsskydd anpassas redaktionellt till den nya EU-förordningen. Detta för att det inte ska tillskapas något formellt ”glapp” i regelverket.

Lagändringarna ska träda i kraft den 29 april 2010.

| | | |
|--------|---|----|
| 1 | Förslag till riksdagsbeslut..... | 3 |
| 2 | Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd..... | 4 |
| 3 | Ärendet och dess beredning..... | 7 |
| 4 | Den nya EU-förordningen om luftfartsskydd | 7 |
| 4.1 | Kort beskrivning av de nya bestämmelserna..... | 7 |
| 4.2 | Nödvändiga ändringar i lagen om luftfartsskydd | 8 |
| 4.3 | Ikraftträdande..... | 9 |
| 4.4 | Konsekvenser..... | 9 |
| 5 | Författningskommentar..... | 9 |
| Bilaga | Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008..... | 10 |
| | Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 december 2009. | 23 |
| | Rättsdatablad | 24 |

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2009/10:72

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd

Prop. 2009/10:72

Härigenom föreskrivs att 1, 2, 3, 7, 9, 10 och 11 §§ lagen (2004:1100) om luftfartsskydd ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten.

Sådan säkerhetskontroll av personer, medförda föremål och fordon, som sker på flygplats, och som följer av förordning (EG) nr 2320/2002, av beslut enligt 9 § eller som anges i 3 och 4 §§ *skall* utföras av polis eller av annan särskilt utsedd person som förordnats av polismyndighet.

Kontroll enligt första stycket som utförs av särskilt utsedd person *skall* utföras under polis- mans ledning.

Första stycket gäller inte för företag som efter godkännande av behörig myndighet får svara för säkerhetskontrollen av den egna personalen.

För att förebygga brott som utgör fara för säkerheten vid luftfart får, utöver vad som följer av förordning (EG) nr 2320/2002, den som uppehåller sig inom flygplatsens område kroppsvisiteras. För samma ändamål får väskor, fordon eller andra slutna förvaringsställen inom flygplatsens område undersökas.

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002¹.

2 §

Sådan säkerhetskontroll av personer, medförda föremål och fordon, som sker på flygplats, och som följer av förordning (EG) nr 300/2008, av beslut enligt 9 § eller som anges i 3 och 4 §§ *ska* utföras av polis eller av annan särskilt utsedd person som förordnats av polismyndighet.

Kontroll enligt första stycket som utförs av särskilt utsedd person *ska* utföras under polis- mans ledning.

3 §

För att förebygga brott som utgör fara för säkerheten vid luftfart får, utöver vad som följer av förordning (EG) nr 300/2008, den som uppehåller sig inom flygplatsens område kroppsvisiteras. För samma ändamål får väskor, fordon eller andra slutna förvaringsställen inom flygplatsens område undersökas.

¹ EUT L 97, 9.4.2008, s. 72 (Celex 32008R0300).

7 §²

När kommissionen genomför sådan inspektion som avses i artikel 7 i förordning (EG) nr 2320/2002 *skall* berörda organ och personer underkasta sig sådan inspektion. Om så behövs får de som bemyndigats att utföra inspektionen begära handräckning av Kronofogdemyndigheten för att kunna genomföra de åtgärder som följer av den artikeln.

Frågor om handräckning enligt denna paragraf prövas av Kronofogdemyndigheten. Därvid gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning. Kronofogdemyndigheten får dock låta bli att underrätta den hos vilken inspektionen *skall* genomföras innan verkställighet sker.

När kommissionen genomför sådan inspektion som avses i artikel 15 i förordning (EG) nr 300/2008 *ska* berörda organ och personer underkasta sig sådan inspektion. Om så behövs får de som bemyndigats att utföra inspektionen begära handräckning av Kronofogdemyndigheten för att kunna genomföra de åtgärder som följer av den artikeln.

Frågor om handräckning enligt denna paragraf prövas av Kronofogdemyndigheten. Därvid gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om verkställighet av förpliktelser som inte avser betalningsskyldighet eller avhysning. Kronofogdemyndigheten får dock låta bli att underrätta den hos vilken inspektionen *ska* genomföras innan verkställighet sker.

9 §³

Rikspolisstyrelsen får, efter att ha hört Transportstyrelsen, besluta om strängare åtgärder än vad som följer av förordning (EG) nr 2320/2002. Ett sådant beslut får tidsbegränsas. Det får också begränsas till en viss flygplats eller viss trafik. Behövs särskilda föreskrifter i fråga om åtgärderna *skall* dessa anges i beslutet.

I brådskande fall får Rikspolisstyrelsen besluta om strängare åtgärder utan att ha hört Transportstyrelsen. Ett sådant beslut *skall* dock snarast omprövas av Rikspolisstyrelsen efter att Transportstyrelsen har hörts.

I brådskande fall får också en polismyndighet besluta om

Rikspolisstyrelsen får, efter att ha hört Transportstyrelsen, besluta om strängare åtgärder än vad som följer av förordning (EG) nr 300/2008. Ett sådant beslut får tidsbegränsas. Det får också begränsas till en viss flygplats eller viss trafik. Behövs särskilda föreskrifter i fråga om åtgärderna *ska* dessa anges i beslutet.

I brådskande fall får Rikspolisstyrelsen besluta om strängare åtgärder utan att ha hört Transportstyrelsen. Ett sådant beslut *ska* dock snarast omprövas av Rikspolisstyrelsen efter att Transportstyrelsen har hörts.

I brådskande fall får också en polismyndighet besluta om

² Senaste lydelse 2006:741.

³ Senaste lydelse 2008:1382.

strängare åtgärder för flygplatser inom det egna polisdistriktet. Ett sådant beslut *skall* genast underställas Rikspolisstyrelsen, som, efter att ha hört Transportstyrelsen, utan dröjsmål prövar om beslutet *skall* bestå.

strängare åtgärder för flygplatser inom det egna polisdistriktet. Ett sådant beslut *ska* genast underställas Rikspolisstyrelsen, som, efter att ha hört Transportstyrelsen, utan dröjsmål prövar om beslutet *ska* bestå.

10 §⁴

Beslut om strängare åtgärder som rör de verksamhetsutövare som omfattas av det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart enligt förordning (EG) nr 2320/2002 fattas av Transportstyrelsen efter att Rikspolisstyrelsen har hörts.

Beslut om strängare åtgärder som rör de verksamhetsutövare som omfattas av det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart enligt förordning (EG) nr 300/2008 fattas av Transportstyrelsen efter att Rikspolisstyrelsen har hörts.

11 §

Flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage *skall* täckas av en avgift. Denna avgift *skall* tas ut i ett avgiftsutjämningsystem som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 2320/2002. Avgiften *skall* tas ut för varje avresande passagerare och *skall* vara lika för alla flygplatser i landet som ingår i avgiftsutjämningsystemet. Avgiften *skall* tas ut av de flygföretag som transporterar passagerarna.

För en ankommande passagerare som redan blivit föremål för säkerhetskontroll som uppfyller kraven i förordning (EG) nr 2320/2002 och som fortsätter sin resa utan att bli kontrollerad på nytt *skall* någon avgift enligt denna paragraf inte betalas.

Flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage *ska* täckas av en avgift. Denna avgift *ska* tas ut i ett avgiftsutjämningsystem som omfattar alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 300/2008. Avgiften *ska* tas ut för varje avresande passagerare och *ska* vara lika för alla flygplatser i landet som ingår i avgiftsutjämningsystemet. Avgiften *ska* tas ut av de flygföretag som transporterar passagerarna.

För en ankommande passagerare som redan blivit föremål för säkerhetskontroll som uppfyller kraven i förordning (EG) nr 300/2008 och som fortsätter sin resa utan att bli kontrollerad på nytt *ska* någon avgift enligt denna paragraf inte betalas.

Denna lag träder i kraft den 29 april 2010.

⁴ Senaste lydelse 2004:1382.

Den nya EU-förordningen trädde i kraft den 29 april 2008. Ett stort antal bestämmelser ska däremot tillämpas från och med den dag som anges i de tillämpningsbestämmelser som antas, men senast 24 månader efter det att förordningen har trätt i kraft. Några sådana tillämpningsbestämmelser har ännu inte trätt i kraft. Under hand har inhämtats att det pågår ett arbete med att ta fram tillämpningsbestämmelser, men avsikten är att dessa inte ska träda i kraft före den 29 april 2010. I de delar som det inte antagits några tillämpningsbestämmelser träder de nya reglerna i kraft den 29 april 2010 och samtidigt upphör förordning (EG) nr 2320/2002 att gälla. Alla hänvisningar i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd till förordning (EG) nr 2320/2002 blir därigenom föråldrade. En anpassning av den svenska lagen till den nya EU-förordningen är därför ytterst angelägen. Lagstiftningsarbetet har bedrivits i detta perspektiv.

Den anpassning som föreslås är i princip endast av redaktionell karaktär. Beredningen av ärendet har därför gjorts på ett för lagstiftningsarbete mycket enkelt sätt. Sedvanlig remissomgång med en promemoria i saken har inte skett, utan beredningen har sammanfallit med beredningen av förslaget till denna proposition. Följande instanser utanför Regeringskansliet har beretts tillfälle att yttra sig i ärendet: Rikspolisstyrelsen, Luftfartsverket, Transportstyrelsen och Svenska Regionala Flygplatsförbundet. Yttrande har inkommit från Rikspolisstyrelsen, Luftfartsverket och Transportstyrelsen. Svenska Regionala Flygplatsförbundet har avstått från att yttra sig.

Remissinstansernas synpunkter redovisas i avsnitt 4.2.

Lagrådet

Ändringsförslagen är av sådan enkel beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför avstått från att höra Lagrådet.

4 Den nya EU-förordningen om luftfartsskydd

4.1 Kort beskrivning av de nya bestämmelserna

Frågor som rör luftfartsskydd, dvs. skydd mot terrorism och liknande, är naturligt av sådant slag att de måste justeras ofta och som regel med kort varsel. Därför lade kommissionen för en tid sedan fram ett förslag till ny förordning i saken där man mera genomgående lade fast de grundläggande bestämmelserna i en förordning som beslutas av Europaparlamentet och rådet tillsammans, samtidigt som bestämmelser av verkställighetskaraktär i större utsträckning delegerades till kommissionen att besluta efter sedvanligt kommittologiförfarande. Under 2008 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT

L 97, 9.4.2008, s.72, Celex 32008L0300). Det nya i förordningen (EG) nr 300/2008 gäller främst denna uppdelning av beslutsfunktioner, och inte så mycket vad som ska gälla på nationell nivå i medlemsstaterna. Den nya EU-förordningen fogas till denna proposition som *bilaga*.

Vidare bör uppmärksammas den synnerligen komplicerade ikraftträdandebestämmelsen i artikel 24. Klart är att den 29 april 2010 upphävs den gamla förordningen (EG) nr 2320/2002 helt och hållet och den nya förordningen (EG) nr 300/2008 ska börja tillämpas i sin helhet samma dag.

4.2 Nödvändiga ändringar i lagen om luftfartsskydd

Regeringens förslag: I lagen om luftfartsskydd ersätts hänvisningar till förordning (EG) nr 2320/2002 med en hänvisning till förordning (EG) nr 300/2008. En hänvisning till en speciell artikel i den äldre förordningen anpassas till den nya förordningen.

Remissinstanserna: *Luftfartsverket* tillstyrker förslaget, och *Rikspolisstyrelsen* och *Transportstyrelsen* har inget att invända mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I lagen (2004:1100) om luftfartsskydd förekommer hänvisningar till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (EGT L 355, 30.12.2002, s. 1, Celex 32002R2320) i sju paragrafer. Dessa hänvisningar bör anpassas till den nya Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002.

I 7 § lagen om luftfartsskydd, som behandlar frågor om när kommissionen genomför inspektioner i Sverige, hänvisas till artikel 7 i den gamla EG-förordningen. Motsvarande bestämmelser återfinns i artikel 15 i den nya EG-förordningen. En justering bör även ske i detta hänseende.

Den svenska lagen om luftfartsskydd reglerar bl.a. ett antal situationer där resenärer kommer att bli föremål för kroppsvisitation utan att det föreligger misstanke om brott. Även bagage och andra föremål kan bli föremål för undersökning utan att det föreligger någon konkret brottsmisstanke. Det är därför viktigt att de bestämmelser som reglerar ett sådant förfarande är uppdaterat och korrekt. En sådan uppdatering bör träda i kraft den 29 april 2010.

Det har framförts önskemål om andra justeringar i lagen om luftfartsskydd. Sådana önskemål kommer regeringen att återkomma till i annat sammanhang.

I artikel 9 stadgas att när det är två eller fler organ som är engagerade i civilluftfartsskyddet i en medlemsstat ska den medlemsstaten utse en enda myndighet, ”den berörda myndigheten” som ska ha ansvaret för att samordna och övervaka genomförandet av de gemensamma grundläggande standarderna i artikel 4. I dag är Transportstyrelsen ansvarig myndighet för att säkerställa genomförandet av förordning (EG) nr

2320/2002 med tillhörande tillämpningsförfordningar. Regeringen avser att i förordning peka ut Transportstyrelsen som ”den berörda myndigheten” i Sverige. Prop. 2009/10:72

I lagen om luftfartsskydd regleras ansvarsfördelningen mellan Rikspolisstyrelsen och Transportstyrelsen. Regeringen föreslår ingen ändring i denna fördelning.

4.3 Ikraftträdande

Den föreslagna lagen föreslås träda i kraft den 29 april 2010.

4.4 Konsekvenser

De föreslagna lagändringarna kommer inte att få några konsekvenser för statsbudgeten. Inte heller torde ändringarna få några andra konsekvenser av de slag som brukar behandlas i detta sammanhang.

5 Författningskommentar

I 1, 2, 3, 7, 9, 10 och 11 §§ lagen (2004:1100) om luftfartsskydd ersätts hänvisningen till förordning (EG) nr 2320/2002 med en hänvisning till förordning (EG) nr 300/2008.

I 7 § ändras hänvisningen till artikel 7 i förordning (EG) nr 2320/2002 till en hänvisning till artikel 15 i förordning (EG) nr 300/2008.

I de paragrafer som ändras byts också ordet ”skall” ut mot ”ska”.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr
300/2008 av den 11 mars 2008

Prop. 2009/10:72
Bilaga

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 17 december 2009.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Olofsson, Odell, Ask, Husmark Pehrsson, Larsson, Erlandsson, Hägglund, Björklund, Carlsson, Littorin, Borg, Malmström, Sabuni, Adelson Liljeroth, Tolgfors, Björling, Krantz.

Föredragande: Statsrådet Olofsson.

Regeringen beslutar proposition 2009/10:72 Ändring i lagen (2004:1100) om luftfartsskydd.

| Författningsrubrik | Bestämmelser som inför, ändrar, upphäver eller upprepar ett normgivningsbemyndigande | Celexnummer för bakomliggande EG-regler |
|-----------------------------------|---|--|
| Lag (2004:1100) om luftfartsskydd | | 32008R0300 |

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 300/2008

av den 11 mars 2008

om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002

(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,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, mot bakgrund av den gemensamma text som godkännts av förlikningskommittén den 16 januari 2008, och

av följande skäl:

- (1) I syfte att skydda personer och gods inom Europeiska unionen bör olagliga handlingar riktade mot civila luftfartyg som äventyrar skyddet av den civila luftfarten förhindras genom införandet av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten. Detta mål bör uppnås genom fastställande av gemensamma regler och gemensamma grundläggande standarder för luftfartsskydd samt av mekanismer för övervakning av att kraven efterlevs.
- (2) För skyddet av den civila luftfarten i allmänhet är det önskvärt att lägga grunden för en gemensam tolkning 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 ⁽³⁾ antogs till följd av händelserna den 11 september 2001 i Förenta staterna. Det behövs en gemensam strategi vad gäller skyddet av den civila luftfarten med beaktande av de effektivaste sätten att erbjuda bistånd efter terroristdåd som har stor inverkan på transportområdet.

⁽¹⁾ EUT C 185, 8.8.2006, s. 17.

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande avgivet den 15 juni 2006 (EUT C 300 E, 9.12.2006, s. 463), rådets gemensamma ståndpunkt av den 11 december 2006 (EUT C 70 E, 27.3.2007, s. 21) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 25 april 2007 (ännu ej offentliggjord i EUT), Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 11 mars 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 4 mars 2008.

⁽³⁾ EGT L 355, 30.12.2002, s. 1. Förordningen ändrad genom förordning (EG) nr 849/2004 (EUT L 158, 30.4.2004, s. 1. Rättad i EUT L 229, 29.6.2004, s. 3).

(4) Innehållet i förordning (EG) nr 2320/2002 bör ses över mot bakgrund av de erfarenheter som vunnits, och själva förordningen bör upphävas och ersättas med den här förordningen, som förenklar, harmoniserar och förtydligar gällande regler och förbättrar säkerheten.

(5) Eftersom det behövs större flexibilitet vid antagandet av säkerhetsrelaterade åtgärder och säkerhetsförfaranden för att kunna ta hänsyn till nya riskbedömningar och att möjliggöra att ny teknik införs, bör denna förordning innehålla de grundläggande principerna för vad som behöver göras för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar utan att därför omfatta närmare tekniska och procedurrelaterade detaljföreskrifter för hur dessa principer ska genomföras.

(6) Denna förordning bör tillämpas på flygplatser med civil luftfart belägna på en medlemsstats territorium, på operatörer som tillhandahåller tjänster vid sådana flygplatser och på verksamhetsutövare som tillhandahåller varor och/eller tjänster till eller via sådana flygplatser.

(7) Utan att det påverkar tillämpningen av 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 denna förordning även omfatta säkerhetsrelaterade åtgärder som ska gälla ombord eller under flygning med luftfartyg som tillhör EG-lufttrafikföretag.

(8) Varje medlemsstat har fortfarande behörighet att besluta om att använda säkerhetsvakter ombord under flygningar med luftfartyg som är registrerade i den medlemsstaten och lufttrafikföretag med licens som utfärdats av dem samt även att, i enlighet med punkt 4.7.7 i bilaga 17 till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart och enligt villkoren i den konventionen, garantera att dessa säkerhetsvakter är statligt anställd personal som speciellt valts ut och utbildats med hänsyn till den säkerhet och de säkerhetsaspekter som krävs ombord ett luftfartyg.

- (9) Olika typer av civil luftfart omfattas inte nödvändigtvis av samma grad av hot. När de gemensamma grundläggande standarderna för luftfartsskydd fastställs bör hänsyn tas till luftfartygets storlek samt till flygningarnas art och/eller frekvens vid flygplatserna, så att det blir möjligt att bevilja undantag.
- (10) Medlemsstaterna bör också ges möjlighet att på grundval av en riskbedömning tillämpa strängare åtgärder än de som fastställs i denna förordning.
- (11) Ett tredjeland kan kräva tillämpning av åtgärder som skiljer sig från åtgärderna enligt denna förordning i fråga om flygningar från en flygplats i en medlemsstat till eller över det berörda tredjelandet. Utan att det påverkar eventuella bilaterala avtal i vilka gemenskapen är part, bör dock kommissionen ges möjlighet att granska de åtgärder som begärs av tredjelandet.
- (12) Även om det inom en och samma medlemsstat kan finnas två eller fler organ som ansvarar för luftfartsskydd, bör varje medlemsstat utse en enda myndighet med ansvar för samordning och övervakning av genomförandet av säkerhetsstandarder.
- (13) Varje medlemsstat bör utarbeta ett nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart, i syfte att definiera ansvarsfördelningen när det gäller genomförandet av gemensamma grundläggande standarder för luftfartsskydd samt att beskriva vilka åtgärder som krävs av operatörer och andra verksamhetsutövare i detta avseende. Vidare bör varje flygplatsoperatör, lufttrafikföretag och verksamhetsutövare som genomför standarder för luftfartsskydd utarbeta, tillämpa och underhålla ett säkerhetsprogram i enlighet både med denna förordning och med det nationella säkerhetsprogram för civil luftfart som är tillämpligt.
- (14) För att övervaka efterlevnaden av denna förordning och det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart bör varje medlemsstat utarbeta och säkerställa genomförandet av ett nationellt program för kontroll av nivån och kvaliteten på luftfartsskyddet.
- (15) I syfte att övervaka medlemsstaternas tillämpning av denna förordning, men också för att lämna rekommendationer om förbättring av luftfartsskyddet, bör kommissionen utföra inspektioner, även oanmälda sådana.
- (16) Som en allmän regel bör kommissionen offentliggöra åtgärder som direkt påverkar passagerarna. Genomförandeakter som fastställer gemensamma åtgärder och förfaranden för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna för luftfartsskydd i vilka det finns känslig säkerhetsinformation bör tillsammans med kommissionens inspektionsrapporter och svaren från de berörda myndigheterna 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⁽¹⁾. Dessa uppgifter bör inte offentliggöras, och bör endast vara tillgängliga för sådana operatörer och verksamhetsutövare som har legitimt intresse av dem.
- (17) De åtgärder 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 ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽²⁾.
- (18) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att anta allmänna åtgärder för att ändra icke väsentliga delar av de gemensamma grundläggande standarderna genom att komplettera dem, fastställa kriterier i syfte att möjliggöra för medlemsstaterna att göra undantag från de gemensamma grundläggande standarderna och anta alternativa säkerhetsåtgärder samt anta specifikationer för det nationella programmet för kvalitetskontroll. Eftersom de åtgärderna har allmän räckvidd och är avsedda att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (19) När det, på grund av tvingande, brådskande skäl, inte är möjligt att iaktta de normala tidsfristerna för det föreskrivande förfarandet med kontroll bör kommissionen kunna tillämpa det skyndsamma förfarandet i artikel 5a.6 i beslut 1999/468/EG för antagande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten.
- (20) Målet är att eftersträva att säkerhetsåtgärder endast behöver utföras en gång ("one-stop security") för alla flygningar inom Europeiska unionen.
- (21) Vidare bör det inte vara nödvändigt att ytterligare en gång säkerhetskontrollera passagerare eller deras bagage, när de anländer med flygningar från tredjeländer som har standarder för luftfartsskydd, vilka motsvarar de som fastställs i denna förordning. Utan att det påverkar varje medlemsstats rätt att tillämpa strängare åtgärder eller gemenskapens eller medlemsstaternas respektive behörighet, bör kommissionens beslut, och vid behov de avtal mellan gemenskapen och tredjeländer i vilka det erkänns att de säkerhetsstandarder som tillämpas i tredjelandet motsvarar de gemensamma standarderna, därför stödjas eftersom de främjar att säkerhetsåtgärder endast behöver utföras en gång.
- (22) Denna förordning påverkar inte tillämpningen av bestämmelserna om flygsäkerhet, inbegripet dem om transport av farligt gods.

⁽¹⁾ EGT L 317, 3.12.2001, s. 1. Beslutet senast ändrat genom beslut 2006/548/EG, Euratom (EUT L 215, 5.8.2006, s. 38).

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).

- (23) Sanktioner bör föreskrivas vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning. Dessa sanktioner, som kan vara av civilrättslig eller administrativ karaktär, bör vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.
- (24) Ministeruttalandet om Gibraltars flygplats, som man enades om i Córdoba den 18 september 2006 under det första ministermötet i forumet för dialog om Gibraltar, kommer att ersätta den gemensamma förklaring om Gibraltars flygplats som gjordes i London den 2 december 1987, och full överensstämmelse med det uttalandet kommer att betraktas som överensstämmelse med förklaringen från 1987.
- (25) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar och att utgöra en grund för en gemensam tolkning av bilaga 17 till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av denna förordnings omfattning och verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

1. I denna förordning fastställs gemensamma regler för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som äventyrar skyddet av den civila luftfarten.

Den utgör också en grund för en gemensam tolkning av bilaga 17 till Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart.

2. De syften som anges i punkt 1 ska uppnås genom
- fastställande av gemensamma regler och gemensamma grundläggande standarder för luftfartsskydd,
 - mekanismer för övervakning av att reglerna efterlevs.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på följande:
- Alla flygplatser eller delar av flygplatser som är belägna i en medlemsstat och som inte uteslutande används för militära ändamål.

- Alla operatörer, inklusive lufttrafikföretag, som tillhandahåller tjänster på de i led a avsedda flygplatserna.
 - Alla verksamhetsutövare som tillämpar standarder för luftfartsskydd och har verksamhet inom eller utanför flygplatsens område och tillhandahåller varor och/eller tjänster till eller via de i led a avsedda flygplatserna.
2. Tillämpningen av denna förordning på flygplatsen i Gibraltar ska inte anses påverka Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ståndpunkter i tvisten om suveräniteten över det territorium där flygplatsen är belägen.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- civil luftfart*: all lufttrafik utförd av civila luftfartyg med undantag av lufttrafik utförd av statsluftfartyg enligt artikel 3 i Chicagokonventionen angående internationell civil luftfart.
- luftfartsskydd*: en kombination av åtgärder och personella och materiella resurser som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som äventyrar skyddet av den civila luftfarten.
- operatör*: en person, en organisation eller ett företag som deltar i eller erbjuder sig att utföra en lufttranssport.
- lufttrafikföretag*: ett lufttransportföretag med giltig operativ licens eller motsvarande.
- EG-lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag med en giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag ⁽¹⁾.
- verksamhetsutövare*: en annan person, organisation eller ett annat företag än en operatör.
- förbjudna föremål*: vapen, sprängämnen eller andra farliga anordningar, föremål eller ämnen som kan användas för att begå en olaglig handling som äventyrar skyddet av den civila luftfarten.
- säkerhetskontroll*: utnyttjande av tekniska eller andra metoder avsedda för att identifiera och/eller upptäcka förbjudna föremål.

⁽¹⁾ EGT L 240, 24.8.1992, s. 1.

9. *säkerhetsåtgärd*: tillämpning av åtgärder som kan förhindra att förbjudna föremål införs.
10. *tillträdeskontroll*: tillämpning av åtgärder som kan förhindra att obehöriga personer och/eller obehöriga fordon får tillträde.
11. *flygsida*: rörelseområdet på en flygplats, angränsande mark och byggnader eller delar av dessa, till vilket tillträde är begränsat.
12. *landsida*: de delar av en flygplats, angränsande mark och byggnader eller delar av dessa som inte är flygsida.
13. *behörighetsområde*: del av en flygplats flygsida där förutom att tillträdet är begränsat också andra säkerhetsstandarder tillämpas.
14. *avgränsat område*: ett område som genom tillträdeskontroll är avskilt antingen från behörighetsområden eller, om det avgränsade området i sig självt är ett behörighetsområde, från andra behörighetsområden på flygplatsen.
15. *säkerhetsprövning*: dokumenterad kontroll av en persons identitet, inbegripet ett eventuellt kriminellt förflutet, som ingår i bedömningen av en persons lämplighet för obeleddat tillträde till behörighetsområden.
16. *transfererande passagerare, bagage, frakt eller post*: passagerare, bagage, frakt eller post som avreser eller avsänds med ett annat luftfartyg än det med vilket de anlände.
17. *transiterande passagerare, bagage, frakt eller post*: passagerare, bagage, frakt eller post som avreser eller avsänds med samma luftfartyg som de anlände med.
18. *potentiellt störande passagerare*: en person som antingen ska utvisas, avvisas eller som är lagligen frihetsberövad.
19. *kabinbagage*: bagage som är avsett att transporteras i luftfartygets kabin.
20. *lastrumsbagage*: bagage som är avsett att transporteras i luftfartygets lastrum.
21. *beleddat lastrumsbagage*: bagage som transporteras i lastrummet på ett luftfartyg, och som checkats in inför en flygning av en passagerare som reser med samma flygning.
22. *lufttrafikföretagens post*: försändelser vars avsändare och mottagare båda är ett lufttrafikföretag.
23. *lufttrafikföretagens materiel*: materiel vars avsändare och mottagare båda är ett lufttrafikföretag eller materiel som används av ett lufttrafikföretag.
24. *post*: försändelser av brev och andra föremål, utom lufttrafikföretagens post, som lämnats in av och är avsedda för leverans till postoperatör i enlighet med regler utfärdade av Världspostföreningen.
25. *frakt*: allt gods avsedd att transporteras med ett luftfartyg utom bagage, post, lufttrafikföretagens post, lufttrafikföretagens materiel och förnödenheter för användning ombord.
26. *säkerhetsgodkänd speditör*: ett lufttrafikföretag, ett ombud, ett fraktföretag eller någon annan verksamhetsutövare som ombesörjer säkerhetsåtgärder för frakt eller post.
27. *känd avsändare*: en avsändare av frakt eller post för egen räkning vars förfaranden uppfyller gemensamma säkerhetsregler och säkerhetsstandarder i tillräcklig grad för att frakten eller posten ska få transporteras på alla typer av luftfartyg.
28. *kontoavsändare*: en avsändare av frakt eller post för egen räkning vars förfaranden uppfyller gemensamma säkerhetsregler och säkerhetsstandarder i tillräcklig grad för att frakten ska få transporteras på fraktluftfartyg eller posten på postluftfartyg.
29. *säkerhetsinspektion 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 handlingar riktade mot luftfartyget.
30. *säkerhetsundersökning av luftfartyg*: en undersökning inuti luftfartyget och de utrymmen på utsidan som går att nå för att upptäcka förbjudna föremål och olagliga handlingar vilka äventyrar luftfartygets säkerhet.
31. *säkerhetsvakt ombord*: en person som är anställd av en stat för att medfölja ett luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag med licens i den staten, i syfte att skydda luftfartyget och personer ombord mot olagliga handlingar som äventyrar säkerheten under flygningen.

Artikel 4

Gemensamma grundläggande standarder

1. De gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart mot olagliga handlingar som äventyrar skyddet av den civila luftfarten ska vara de som fastställs i bilagan.

Ytterligare gemensamma grundläggande standarder som inte förutsatts vid ikraftträdandet av denna förordning bör läggas till i bilagan i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget.

2. Allmänna åtgärder, avsedda att ändra icke väsentliga delar av de gemensamma grundläggande standarderna i punkt 1 genom att komplettera dem, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 19.3.

Dessa allmänna åtgärder ska gälla

- a) tillåtna metoder för säkerhetskontroller,
- b) kategorier av föremål som kan förbjudas,
- c) grunderna, vid tillträdeskontroll, för att bevilja tillträde till flygsida och behörighetsområden,
- d) tillåtna metoder för inspektion av fordon, säkerhetsinspektioner och säkerhetsundersökningar av luftfartyg,
- e) kriterier för att erkänna likvärdigheten av säkerhetsstandarder i tredjeländer,
- f) villkor för säkerhetskontroll av eller andra säkerhetsåtgärder för frakt och post samt förfarandena för godkännande eller utnämning av säkerhetsgodkända speditörer, kända avsändare och kontoavsändare,
- g) villkor för säkerhetskontroll av eller andra säkerhetsåtgärder för lufttrafikföretagens post och lufttrafikföretagens materiel,
- h) villkor för säkerhetskontroll av eller andra säkerhetsåtgärder för förnödenheter för användning ombord och varuleveranser till flygplatsen samt förfarandena för att godkänna eller utse säkerhetsgodkända leverantörer och kända leverantörer,
- i) kriterier för att definiera känsliga delar av behörighetsområden,
- j) kriterier för rekrytering och utbildning av personal,
- k) villkor för tillämpning av särskilda säkerhetsförfaranden eller undantag från säkerhetsåtgärder,
- l) alla allmänna åtgärder, avsedda att ändra icke väsentliga delar av de gemensamma grundläggande standarder som avses i punkt 1 genom att komplettera dem, vilka inte förutsetts vid ikraftträdandet av denna förordning.

När det föreligger tvingande, brådskande skäl får kommissionen tillämpa det skyndsamma förfarande som avses i artikel 19.4.

3. Detaljerade bestämmelser för genomförandet av de gemensamma grundläggande standarderna i punkt 1 och de allmänna åtgärderna i punkt 2 ska fastställas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 19.2.

Dessa ska innefatta

- a) krav och förfaranden för säkerhetskontroll,
- b) en förteckning över förbjudna föremål,
- c) krav och förfaranden för tillträdeskontroll,
- d) krav och förfaranden för fordonsinspektioner, säkerhetsinspektioner och säkerhetsundersökningar av luftfartyg,
- e) beslut om att erkänna likvärdigheten av säkerhetsstandarder i tredjeländer,
- f) vad beträffar frakt och post, förfaranden för godkännande eller utseende av säkerhetsgodkända speditörer, kända avsändare och kontoavsändare, samt för de förpliktelser som dessa ska ha,
- g) villkor och förfaranden för säkerhetsåtgärder för lufttrafikföretagens post och lufttrafikföretagens materiel,
- h) när det gäller förnödenheter för användning ombord eller varuleveranser till flygplatsen, förfaranden för godkännande eller utseende av säkerhetsgodkända leverantörer och kända leverantörer, samt för de förpliktelser som dessa ska ha,
- i) definition av känsliga delar av behörighetsområden,
- j) rekrytering och utbildning av personal,
- k) särskilda säkerhetsförfaranden eller undantag från säkerhetsåtgärder,
- l) tekniska specifikationer och förfaranden för godkännande och användning av säkerhetsutrustning, och
- m) krav och förfaranden avseende potentiellt störande passagerare.

4. Kommissionen ska, genom att ändra denna förordning genom ett beslut i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 19.3, fastställa kriterier i syfte att möjliggöra för medlemsstaterna att göra undantag från de gemensamma grundläggande standarderna i punkt 1 och att på grundval av en lokal riskbedömning anta alternativa säkerhetsåtgärder som ger en tillfredsställande skyddsnivå. Denna typ av alternativa åtgärder ska vara motiverade av skäl som rör luftfartygets storlek eller flygningarnas art, omfattning eller frekvens eller av annan relevant verksamhet.

Om det föreligger tvingande, brådskande skäl får kommissionen använda det skyndsamma förfarande som avses i artikel 19.4.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om sådana åtgärder.

5. Medlemsstaterna ska se till att de gemensamma grundläggande standarderna i punkt 1 tillämpas på deras territorium. Om en medlemsstat har skäl att tro att nivån på luftfartsskyddet har äventyrats genom en brist i säkerheten ska den se till att lämpliga och omedelbara åtgärder vidtas för att rätta till bristen och säkerställa fortsatt skydd av den civila luftfarten.

Artikel 5

Kostnader för luftfartsskyddet

Om inte annat följer av de relevanta bestämmelserna i gemenskapslagstiftningen, får varje medlemsstat besluta under vilka förhållanden och i vilken omfattning kostnaderna för de säkerhetsrelaterade åtgärder som vidtagits i enlighet med denna förordning för att skydda den civila luftfarten från olagliga handlingar bör åläggas staten, flygplatserna, lufttrafikföretagen, andra verksamhetsutövare eller användarna. I förekommande fall och i överensstämmelse med gemenskapslagstiftningen får medlemsstaterna tillsammans med användarna bidra till kostnaderna för de strängare säkerhetsrelaterade åtgärder som vidtas enligt denna förordning. I den mån det är praktiskt möjligt ska alla avgifter eller överföringar av kostnader för luftfartsskyddet stå i direkt förhållande till kostnaderna för att tillhandahålla de aktuella säkerhetstjänsterna och ska vara avsedda att enbart täcka relevanta kostnader.

Artikel 6

Strängare åtgärder som tillämpas av medlemsstaterna

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

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om sådana åtgärder så snart som möjligt efter tillämpningen. När kommissionen har mottagit sådan information ska den vidarebefordra den till de andra medlemsstaterna.

3. Medlemsstaterna behöver inte underrätta kommissionen om de berörda åtgärderna begränsas till en viss flygning på ett visst datum.

Artikel 7

Säkerhetsåtgärder som begärs av tredjeländer

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

2. Kommissionen ska på den berörda medlemsstatens begäran eller på eget initiativ granska tillämpningen av alla åtgärder som meddelas enligt punkt 1 och får, i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 19.2, utarbeta ett lämpligt svar till det berörda tredjelandet.

3. Punkterna 1 och 2 ska inte tillämpas om

- a) den berörda medlemsstaten tillämpar de aktuella åtgärderna i enlighet med artikel 6, eller
- b) tredjelandets begäran begränsas till en viss flygning på ett visst datum.

Artikel 8

Samarbete med Internationella civila luftfartsorganisationen

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 300 i fördraget, får kommissionen ingå ett samförståndsavtal om tillsyner med Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) för att undvika dubblerad övervakning av medlemsstaterna efterlevnad av bilaga 17 till Chicagokonventionen om internationell civil luftfart.

Artikel 9

Berörd myndighet

När det är två eller fler organ som är engagerade i civilluftfartsskyddet i en medlemsstat, ska den medlemsstaten utse en enda myndighet (nedan kallad *den berörda myndigheten*) som ska ha ansvaret för att samordna och övervaka genomförandet av de gemensamma grundläggande standarderna i artikel 4.

Artikel 10

Nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart

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

I programmet ska ansvaret för genomförandet av de gemensamma grundläggande standarderna i artikel 4 fastställas, och det ska innehålla en beskrivning av de åtgärder som ska genomföras av operatörer och verksamhetsutövare i detta syfte.

2. Den berörda myndigheten ska se till att operatörer och verksamhetsutövare som den bedömer har ett legitimt intresse och behov får tillgång till en skriftlig utgåva av lämpliga avsnitt av det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart.

Artikel 11

Nationellt program för verksamhetskontroll

1. Varje medlemsstat ska utarbeta, tillämpa och upprätthålla ett nationellt program för verksamhetskontroll.

Programmet ska göra det möjligt för medlemsstaten att kontrollera kvaliteten på luftfartsskyddet på det civila området i syfte att övervaka efterlevnaden av denna förordning och av medlemsstatens nationella säkerhetsprogram för den civila luftfarten.

2. Specifikationerna för det nationella programmet för verksamhetskontroll ska antas genom tillägg av en bilaga till denna förordning i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 19.3.

Om det föreligger tvingande, brådskande skäl får kommissionen använda det skyndsamma förfarande som avses i artikel 19.4.

Programmet ska göra det möjligt att snabbt upptäcka och åtgärda brister. Det ska också innehålla bestämmelser om att alla de flygplatser, operatörer och verksamhetsutövare med ansvar för genomförandet av standarderna för luftfartsskyddet i den berörda medlemsstaten regelbundet ska övervakas av den berörda myndigheten eller under överinseende av denna.

Artikel 12

Säkerhetsprogram för flygplatser

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

Programmet ska innehålla en beskrivning av de metoder och förfaranden som flygplatsoperatören ska tillämpa för att uppfylla kraven såväl i denna förordning som i det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart i den medlemsstat där flygplatsen är belägen.

Programmet ska innehålla bestämmelser om intern kvalitetskontroll med en beskrivning av hur flygplatsoperatören ska övervaka att dessa metoder och förfaranden efterlevs.

2. Säkerhetsprogrammet för flygplatsen ska lämnas in till den berörda myndigheten, som vid behov får vidta ytterligare åtgärder.

Artikel 13

Säkerhetsprogram för lufttrafikföretag

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

Programmet ska innehålla en beskrivning av de metoder och förfaranden som lufttrafikföretaget ska tillämpa för att uppfylla kraven såväl i denna förordning som i det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart i den medlemsstat från vilken det tillhandahåller tjänster.

Programmet ska innehålla bestämmelser om intern kvalitetskontroll med en beskrivning av hur lufttrafikföretaget ska övervaka att dessa metoder och förfaranden efterlevs.

2. Säkerhetsprogrammet för lufttrafikföretaget ska på begäran lämnas in till den berörda myndigheten, som vid behov får vidta ytterligare åtgärder.

3. Om ett säkerhetsprogram för ett EG-lufttrafikföretag har godkänts av den berörda myndigheten i den medlemsstat som utfärdat den operativa licensen, ska lufttrafikföretaget i alla medlemsstater anses ha uppfyllt kraven i punkt 1. Detta ska inte påverka en medlemsstats rätt att av ett lufttrafikföretag begära närmare uppgifter om genomförandet av

a) de säkerhetsåtgärder som medlemsstaten tillämpar enligt artikel 6, och/eller

b) lokala förfaranden som gäller vid de flygplatser som betjänas.

Artikel 14

Säkerhetsprogram för verksamhetsutövare

1. Varje verksamhetsutövare som enligt det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart som avses i artikel 10 är skyldig att tillämpa standarder för luftfartsskydd ska utarbeta, tillämpa och upprätthålla ett säkerhetsprogram.

Programmet ska innehålla en beskrivning av de metoder och förfaranden som verksamhetsutövaren ska tillämpa för sin verksamhet i en medlemsstat för att där följa det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart.

Programmet ska innehålla bestämmelser om intern kvalitetskontroll med en beskrivning av hur verksamhetsutövaren själv ska övervaka att dessa metoder och förfaranden efterlevs.

2. På begäran ska säkerhetsprogrammet för verksamhetsutövare som tillämpar standarder för luftfartsskydd lämnas in till den berörda myndigheten, som vid behov får vidta ytterligare åtgärder.

Artikel 15

Kommissionens inspektioner

1. Kommissionen ska i samarbete med den berörda myndigheten i den berörda medlemsstaten utföra inspektioner, inklusive inspektioner av flygplatser, operatörer och verksamhetsutövare som tillämpar standarder för luftfartsskydd, för att övervaka medlemsstaternas tillämpning av denna förordning och vid behov lämna rekommendationer om förbättring av luftfartsskyddet. Den berörda myndigheten ska i detta syfte skriftligen informera kommissionen om alla flygplatser med civil luftfart på dess territorium som inte omfattas av artikel 4.4.

Förfaranden för genomförandet av kommissionens inspektioner ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 19.2.

2. Kommissionens inspektioner av flygplatser, operatörer och verksamhetsutövare som tillämpar standarder för luftfartsskydd ska ske oanmälda. Kommissionen ska i god tid före en inspektion underrätta den berörda medlemsstaten därom.

3. Kommissionens inspektionsrapporter ska delges den berörda myndigheten i den medlemsstat som berörs, vilken i sitt svar ska ange vilka åtgärder som vidtagits för att åtgärda konstaterade brister.

Rapporten och den berörda myndighetens svar ska sedan delges den berörda myndigheten i de övriga medlemsstaterna.

Artikel 16

Årlig rapport

Kommissionen ska varje år överlämna en rapport till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna om hur denna förordning tillämpats och hur den förbättrar luftfartsskyddet.

Artikel 17

Den rådgivande gruppen för berörda parter

Utan att det inverkar på den roll som innehas av den kommitté som avses i artikel 19, ska kommissionen inrätta en rådgivande grupp om luftfartsskydd för berörda parter bestående av europeiska representantorganisationer som är verksamma på luftfartsskyddsområdet eller som direkt berörs av det området. Gruppen ska endast ha en rådgivande roll gentemot kommissionen. Den kommitté som avses i artikel 19 ska hålla den rådgivande gruppen för berörda parter informerad under hela den föreskrivande processen.

Artikel 18

Spridning av information

Som en allmän regel ska kommissionen offentliggöra åtgärder som direkt påverkar passagerarna. Följande dokument ska emellertid betraktas som "sekretessbelagd EU-information" i den mening som avses i beslut 2001/844/EG, EKSG, Euratom:

- a) Åtgärder och förfaranden enligt artiklarna 4.3, 4.4, 6.1 och 7.1, om de innehåller känslig säkerhetsinformation.
- b) Kommissionens inspektionsrapporter och svaren från de berörda myndigheterna enligt artikel 15.3.

Artikel 19

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt ska 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 ska vara en månad.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

4. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1, 5a.2, 5a.4 och 5a.6 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Artikel 20

Avtal mellan gemenskapen och tredjeland

Vid behov och i överensstämmelse med gemenskapslagstiftningen skulle avtal, enligt vilka de säkerhetsstandarder som tillämpas i ett tredjeland erkänns som likvärdiga med gemenskapens standarder, kunna förutses i luftfartsavtal mellan gemenskapen och ett tredjeland i enlighet med artikel 300 i fördraget, för att främja målet att säkerhetsåtgärder endast behöver utföras en gång ("one-stop security") för alla flygningar mellan Europeiska unionen och tredjeländer.

Artikel 21

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelser av bestämmelserna i denna förordning, och vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de genomförs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande.

Artikel 22

Kommissionens rapport om finansiering

Kommissionen kommer senast den 31 december 2008 att rapportera om principerna för finansieringen av kostnaderna för de säkerhetsrelaterade åtgärderna för civil luftfart. I rapporten kommer man att överväga vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa att avgifterna för luftfartsskyddet uteslutande används för att täcka kostnaderna för luftfartsskyddet och för att förbättra insynen i sådana avgifter. I rapporten kommer man även att behandla de principer som krävs för att trygga att konkurrensen inte snedvrids mellan flygplatser och mellan lufttrafikföretag samt olika metoder för att säkerställa konsumentskyddet avseende en rättvis fördelning av kostnaderna för luftfartsskyddet mellan skattebetalare och användare. Kommissionens rapport kommer, om så är lämpligt, att åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

Artikel 23

Upphävande

Förordning (EG) nr 2320/2002 upphör härmed att gälla.

Artikel 24

Ikraftträdande

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

2. Den ska tillämpas från och med den dag som anges i de tillämpningsbestämmelser som antas i enlighet med de förfaranden som avses i artikel 4.2 och 4.3, men senast 24 månader efter det att denna förordning har trätt i kraft.

3. Genom undantag från punkt 2 ska artiklarna 4.2, 4.3, 4.4, 8, 11.2, 15.1 andra stycket, 17, 19 och 22 tillämpas från och med den dag då denna förordning träder i kraft.

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

Utfärdad i Strasbourg den 11 mars 2008.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

På rådets vägnar
J. LENARČIČ
Ordförande

BILAGA

GEMENSAMMA GRUNDLÄGGANDE STANDARDER FÖR ATT SKYDDA DEN CIVILA LUFTFARTEN MOT OLAGLIGA HANDLINGAR (ARTIKEL 4)**1. SÄKERHETEN PÅ FLYGPLATSER****1.1 Krav vid planeringen av flygplatser**

1. När nya flygplatsanläggningar utformas och byggs eller när redan befintliga flygplatsanläggningar ändras ska full hänsyn tas till de krav för genomförande av de gemensamma grundläggande standarder som anges i denna bilaga och dess genomförandeakter.
2. På flygplatserna ska följande områden upprättas:
 - a) Landsida.
 - b) Flygsida.
 - c) Behörighetsområden.
 - d) Känsliga delar av behörighetsområden.

1.2 Tillträdeskontroll

1. Tillträdet till flygsidan ska vara begränsat i syfte att förhindra att obehöriga personer och fordon kommer in på dessa områden.
2. Tillträdet till behörighetsområdena ska 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. Personer, inbegripet flygbesättningsmedlemmar, ska med tillfredsställande resultat ha genomgått en säkerhetsprövning innan antingen ett identitetskort för besättningsmedlemmar eller ett behörighetskort med tillstånd för obeledsagat tillträde till behörighetsområden utfärdas till dem.

1.3 Säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och medförda föremål

1. Andra personer än passagerare ska, tillsammans med de föremål de medför, vid tillträde till behörighetsområden kontinuerligt och slumpmässigt säkerhetskontrolleras i avsikt att förhindra att förbjudna föremål förs in på dessa områden.
2. Alla andra personer än passagerare ska, tillsammans med föremål de medför, vid tillträde till känsliga delar av behörighetsområden säkerhetskontrolleras i avsikt att förhindra att förbjudna föremål förs in på dessa områden.

1.4 Inspektion av fordon

Fordon ska vid inpassering till behörighetsområden inspekteras i avsikt att förhindra att förbjudna föremål förs in på dessa områden.

1.5 Övervakning, patrullering och andra fysiska kontroller

Övervakning, patrullering och andra fysiska kontroller ska vidtas på flygplatser och, vid behov, i angränsande områden till vilka allmänheten har tillträde, så att det blir möjligt att upptäcka personer som uppträder misstänkt och sårbarheter 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 säkerställa att de säkerhetsstandarder som tillämpas på luftfartyg, passagerare, bagage, frakt och post inte äventyras, ska luftfartyg som står parkerade i avgränsade områden på flygplatser och som omfattas av alternativa åtgärder i enlighet med artikel 4.4 hållas åtskilda från luftfartyg som till fullo omfattas av de gemensamma grundläggande standarderna.

3. SÄKERHETSÅTGÄRDER FÖR LUFTFARTYG

1. Ett luftfartyg ska före avgång genomgå en säkerhetsinspektion eller säkerhetsundersökning med syftet att säkerställa att det inte finns några förbjudna föremål ombord. Ett luftfartyg får vid transitering underkastas andra lämpliga åtgärder.
2. Varje luftfartyg ska skyddas från obehörig åtkomst.

4. PASSAGERARE OCH KABINBAGAGE

4.1 Säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage

1. Alla passagerare som påbörjar en resa, transfererar eller transiterar ska tillsammans med sitt kabinbagage genomgå säkerhetskontroll så att förbjudna föremål hindras från att föras in på behörighetsområden eller ombord på ett luftfartyg.
2. Transferpassagerare och deras kabinbagage får undantas från säkerhetskontroll förutsatt att
 - a) de anländer från en medlemsstat, såvida inte kommissionen eller den medlemsstaten har tillhandahållit information om att dessa passagerare och deras kabinbagage inte kan anses ha genomgått säkerhetskontroll som uppfyller de gemensamma grundläggande standarderna, eller att
 - b) de anländer från ett tredjeland vars tillämpade säkerhetsstandarder anses vara likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 19.2.
3. Transitpassagerare och deras kabinbagage får undantas från säkerhetskontroll förutsatt att
 - a) de stannar ombord på luftfartyget, eller att
 - b) de inte blandas med andra säkerhetskontrollerade avresande passagerare än dem som går ombord på samma luftfartyg, eller att
 - c) de ankommer från en medlemsstat, såvida inte kommissionen eller den medlemsstaten har tillhandahållit information om att dessa passagerare och deras kabinbagage inte kan anses ha genomgått säkerhetskontroll som uppfyller de gemensamma grundläggande standarderna, eller att
 - d) de ankommer från ett tredjeland vars tillämpade säkerhetsstandarder anses vara likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 19.2.

4.2 Skydd av passagerare och kabinbagage

1. Passagerare och deras kabinbagage ska skyddas från obehörig åtkomst från den plats där de genomgår säkerhetskontroll fram till dess att det luftfartyg med vilket de ska resa avgår.
2. Avresande passagerare som genomgått säkerhetskontroll får inte blandas med ankommande passagerare, såvida inte
 - a) passagerarna ankommer från en medlemsstat, förutsatt att kommissionen eller den medlemsstaten inte har tillhandahållit information om att dessa passagerare och deras kabinbagage inte kan anses ha genomgått en säkerhetskontroll som uppfyller de gemensamma grundläggande standarderna, eller
 - b) passagerarna ankommer från ett tredjeland vars tillämpade säkerhetsstandarder anses vara likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 19.2.

4.3 Potentiellt störande passagerare

Det ska vidtas lämpliga säkerhetsåtgärder före avgång i fråga om potentiellt störande passagerare.

5. LASTRUMSBAGAGE

5.1 Säkerhetskontroll av lastrumsbagage

1. Allt lastrumsbagage ska säkerhetskontrolleras innan det lastas ombord på ett luftfartyg i syfte att förhindra att förbjudna föremål förs in på behörighetsområden och ombord på luftfartyg.
2. Transferbagage får undantas från säkerhetskontroll förutsatt att
 - a) det ankommer från en medlemsstat, såvida inte kommissionen eller den medlemsstaten har tillhandahållit information om att detta lastrumsbagage inte kan anses ha genomgått en säkerhetskontroll som uppfyller de gemensamma grundläggande standarderna, eller att
 - b) det ankommer från ett tredjeland vars tillämpade säkerhetsstandarder anses vara likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 19.2.
3. Transiterande lastrumsbagage får undantas från säkerhetskontroll om det stannar ombord på luftfartyget.

5.2 Skydd av lastrumsbagage

Lastrumsbagage som ska transporteras på ett luftfartyg ska skyddas mot obehörig åtkomst från och med den plats där det genomgår säkerhetskontroll eller tas om hand av lufttrafikföretaget, beroende på vilket som inträffar först, fram till dess att det luftfartyg med vilket det ska transporteras avgår.

5.3 Bagagets anknytning till passagerare

1. Varje enskilt lastrumsbagage ska identifieras som beledsagat eller obeledsagat bagage.
2. Obeledsagat lastrumsbagage får inte transporteras, såvida inte det berörda bagaget skilts från passageraren på grund av omständigheter utanför dennes kontroll eller har genomgått lämpliga säkerhetsåtgärder.

6. FRAKT OCH POST

6.1 Säkerhetsåtgärder för frakt och post

1. All frakt och post ska genomgå säkerhetsåtgärder innan det lastas på ett luftfartyg. Ett lufttrafikföretag får inte acceptera frakt eller post för transport på ett luftfartyg om inte lufttrafikföretaget självt har genomfört sådan kontroll eller en säkerhetsgodkänd speditör, en känd avsändare eller en kontoavsändare har bekräftat och redovisat uppgifter om att frakten eller posten genomgått säkerhetsåtgärder.
2. För transfererande frakt och post får alternativa säkerhetsåtgärder vidtas i enlighet med föreskrifterna i en genomförandeakt.
3. Transiterande frakt och post som stannar ombord på luftfartyget får undantas från säkerhetsåtgärder.

6.2 Skydd av frakt och post

1. Frakt och post som ska transporteras ombord på ett luftfartyg ska skyddas mot obehörig åtkomst från det ögonblick då säkerhetsåtgärder vidtas fram till dess att det luftfartyg med vilket de ska transporteras avgår.
2. Frakt och post som efter säkerhetsåtgärder inte på ett tillfredsställande sätt skyddas mot obehörig åtkomst ska säkerhetskontrolleras.

7. LUFTRAFIKFÖRETAGENS POST OCH MATERIEL

Lufttrafikföretagens post och materiel ska genomgå säkerhetsåtgärder och sedan skyddas fram till dess att de lastas på luftfartyget, i syfte att förhindra att förbjudna föremål förs ombord på luftfartyget.

8. FÖRNÖDENHETER OMBORD

Förnödenheter ombord, inklusive catering, som är avsedda att transporteras eller användas ombord på luftfartyget ska genomgå säkerhetsåtgärder och sedan skyddas fram till dess att de lastas på luftfartyget, i syfte att förhindra att förbjudna föremål förs ombord på luftfartyget.

9. VARULEVERANSER TILL FLYGPLATSEN

Varuleveranser som är avsedda för försäljning eller användning inom flygplatsernas behörighetsområden, inklusive varuleveranser till butiker för skattefri försäljning och till restauranger, ska genomgå säkerhetsåtgärder i syfte att förhindra att förbjudna föremål förs in till dessa områden.

10. SÄKERHETSÅTGÄRDER UNDER FLYGNING

1. Utan att det påverkar tillämpliga flygsäkerhetsregler
 - a) ska obehöriga personer hindras från att komma in i cockpit under flygning.
 - b) ska potentiellt störande passagerare omfattas av lämpliga säkerhetsrelaterade åtgärder under flygning.
2. Lämpliga säkerhetsåtgärder, t.ex. utbildning av cockpit- och kabinpersonal, ska vidtas för att förhindra olagliga handlingar under flygning.
3. Vapen, med undantag av vapen som transporteras i lastrummet, får inte transporteras ombord på ett luftfartyg, såvida inte de föreskrivna säkerhetsvillkoren i enlighet med nationell lagstiftning har uppfyllts och de berörda staterna har beviljat tillstånd för detta.
4. Punkt 3 ska även gälla säkerhetsvakter ombord om de bär vapen.

11. REKRYTERING OCH UTBILDNING AV PERSONAL

1. Personer som genomför eller ansvarar för genomförandet av säkerhetskontroll, tillträdeskontroll eller andra säkerhetsåtgärder ska rekryteras, utbildas och vid behov certifieras för att säkerställa att de är lämpliga för anställning och har den kompetens som krävs för att utföra de uppgifter de tilldelas.
2. Andra personer än passagerare som behöver ha tillträde till behörighetsområden ska genomgå utbildning i luftfartsskydd innan vare sig behörighetskort eller besättningsidentitetskort får utfärdas.
3. Sådan utbildning som avses i punkterna 1 och 2 ska ske initialt och återkommande.
4. Instrukörer som deltar i utbildning av sådana personer som avses i punkterna 1 och 2 ska ha erforderlig kompetens.

12. SÄKERHETSUTRUSTNING

Den utrustning som används för säkerhetskontroll, tillträdeskontroll eller andra säkerhetsåtgärder ska överensstämma med fastställda specifikationer och kunna utföra säkerhetsåtgärderna i fråga.
