

Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

- **B** **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 300/2008**
 af 11. marts 2008
 ► **C1** om fælles bestemmelser om sikkerhed (security) inden for civil luftfart ◀ og om ophævelse
 af forordning (EF) nr. 2320/2002
 (EØS-relevant tekst)
 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
► <u>M1</u>	Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010 af 8. januar 2010	L 7	3	12.1.2010

Berigtiget ved:

- **C1** Berigtigelse, EUT L 164 af 23.6.2012, s. 18 (300/2008)

▼B**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF)
Nr. 300/2008****af 11. marts 2008****►C1 om fælles bestemmelser om sikkerhed (security) inden for
civil luftfart ◄ og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002****(EØS-relevant tekst)**EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fælles-
skab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og
Socialt Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, i lyset af det fælles udkast
godkendt af Forligsudvalget den 16. januar 2008, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at beskytte personer og ejendom i Den Europæiske Union bør ulovlige handlinger, der er rettet mod civile luftfartøjer, og som bringer den civile luftfarts sikkerhed i fare, forebygges ved fastsættelse af fælles regler for beskyttelse af civil luftfart. Dette mål bør nås ved, at der fastlægges fælles regler og grundlæggende normer for luftfartssikkerheden og indføres mekanismer for kontrol med, at de overholdes.
- (2) Det er af hensyn til den almindelige sikkerhed inden for civil luftfart ønskeligt at tilvejebringe grundlaget for en ensartet fortolkning af bilag 17 til Chicago-konventionen af 7. december 1944 angående international civil luftfart.
- (3) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 af 16. december 2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart ⁽³⁾ blev vedtaget som en følge af begivenhederne i Amerikas Forenede Stater den 11. september 2001. Der er behov for en fælles strategi for sikkerhed inden for civil luftfart, og det bør overvejes, hvordan der mest hensigtsmæssigt kan ydes bistand efter terrorhandling med betydelige konsekvenser for transportområdet.

⁽¹⁾ EUT C 185 af 8.8.2006, s. 17.⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 15.6.2006 (EUT C 300 E af 9.12.2006, s. 463), Rådets fælles holdning af 11.12.2006 (EUT C 70 E af 27.3.2007, s. 21) og Europa-Parlamentets holdning af 25.4.2007 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 11.3.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 4.3.2008.⁽³⁾ EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1. Ændret ved forordning (EF) nr. 849/2004 (EUT L 158 af 30.4.2004, s. 1. Berigtiget i EUT L 229 af 29.6.2004, s. 3).

▼B

- (4) Indholdet i forordning (EF) nr. 2320/2002 bør revideres på baggrund af erfaringerne, og forordningen bør ophæves og afløses af denne forordning, hvori det tilstræbes at forenkle, harmonisere og præcisere de nugældende regler og forbedre sikkerheden.
- (5) Da der er behov for større fleksibilitet ved vedtagelse af sikkerhedsforanstaltninger og -procedurer, således at der ►C1 kan tages højde for nye risikovurderinger og ◄ indføres nye teknologier, bør denne forordning kun fastsætte grundprincipperne for, hvad der er nødvendigt for at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger, og ikke indeholde detaljer om, hvorledes de teknisk og proceduremæssigt omsættes til praksis.
- (6) Denne forordning bør gælde for lufthavne på medlemsstaternes område, som betjener civil luftfart, for operatører, der leverer tjenester til sådanne lufthavne, og for enheder, der leverer varer og/eller tjenesteydelser til eller gennem sådanne lufthavne.
- (7) Uden at dette berører konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord i luftfartøjer (Tokyo, 1963), konventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer (Haag, 1970) og konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed (Montreal, 1971), bør der med denne forordning ligeledes fastsættes sikkerhedsforanstaltninger til anvendelse om bord på luftfartøjer, der ►C1 tilhører EF-luftfartsselskaber, og ◄ under disse selskabers flyvninger.
- (8) Den enkelte medlemsstat bevarer kompetence til at beslutte, om den vil indsætte sikkerhedsofficerer om bord på et luftfartøj, der er registreret i den pågældende medlemsstat, og om bord på flyvninger, der foretages af luftfartsselskaber, hvis licens den selv har udstedt, samt til i overensstemmelse med punkt 4.7.7 i bilag 17 til Chicago-konventionen angående international civil luftfart og i henhold til denne konvention at sikre, at sådanne sikkerhedsofficerer er statsligt personale, udvælges efter en særlig procedure og uddannes under hensyntagen til de ►C1 relevante sikkerhedsaspekter (security and safety aspects) om bord ◄ på et luftfartøj.
- (9) Ikke alle typer civil luftfart er truet i samme grad. Når der fastsættes fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, bør der kunne indrømmes dispensation under hensyntagen til luftfartøjets størrelse, flyvningens art og/eller lufthavnens trafiktæthed.
- (10) Medlemsstaterne bør efter at have foretaget en risikovurdering endvidere kunne indføre foranstaltninger, der er strengere end krævet i denne forordning.
- (11) Tredjelande kræver undertiden andre foranstaltninger end dem, der er fastsat i denne forordning, for flyvninger fra en lufthavn i en medlemsstat til eller over det pågældende tredjeland. Kommissionen bør imidlertid, uden at bilaterale aftaler, hvori Fællesskabet er part, berøres, kunne se nærmere på de foranstaltninger, tredjelandet kræver.
- (12) Selv om der i en medlemsstat kan være to eller flere organer involveret i luftfartssikkerhed, bør hver medlemsstat udpege én myndighed, der har ansvaret for at koordinere og overvåge anvendelsen af sikkerhedsnormerne.

▼B

- (13) For at fastlægge, hvor ansvaret for anvendelsen af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed ligger, og beskrive, hvilke foranstaltninger operatørerne og andre enheder skal træffe i dette øjemed, bør hver medlemsstat udarbejde et ►C1 nationalt sikkerhedsprogram for civil luftfart. ◀ Endvidere bør alle, der driver en lufthavn, luftfartsselskaber og enheder, der gennemfører luftfartssikkerhedsnormer, udarbejde, anvende og ajourføre et sikkerhedsprogram, så de overholder såvel denne forordning som ethvert gældende nationalt sikkerhedsprogram for civil luftfart.
- (14) Hver medlemsstat bør for at overvåge, at denne forordning og det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart overholdes, udarbejde et nationalt program for kontrol med sikkerhedsniveauet og -kvaliteten inden for civil luftfart og sikre, at det følges.
- (15) Med henblik på at overvåge medlemsstaternes anvendelse af denne forordning og fremsætte henstillinger for at øge luftfartssikkerheden bør Kommissionen foretage inspektioner, herunder uanmeldte inspektioner.
- (16) Kommissionen bør som hovedregel offentliggøre foranstaltninger, der har direkte indvirkning på passagerer. Gennemførelsesretsakter, der fastsætter fælles foranstaltninger og procedurer for gennemførelsen af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, som indeholder følsomme sikkerhedsoplysninger, samt Kommissionens inspektionsrapporter og de kompetente myndigheders besvarelser bør betragtes som »EU-klassificerede oplysninger« som omhandlet i Kommissionens afgørelse 2001/844/EF, EKSF, Euratom af 29. november 2001 om ændring af dens forretningsorden ⁽¹⁾. Sådanne dokumenter bør ikke offentliggøres, men kun stilles til rådighed for operatører og enheder med berettiget interesse deri.
- (17) 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 ⁽²⁾.
- (18) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at vedtage generelle foranstaltninger til ændring af ikke væsentlige elementer i de fælles grundlæggende normer ved at supplere dem, og til at opstille kriterier, der både giver medlemsstaterne mulighed for at fravige de fælles grundlæggende normer og træffe alternative sikkerhedsforanstaltninger samt til at fastsætte specifikationer for det nationale kvalitetskontrolprogram. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning ved at supplere den med nye, ikke-væsentlige bestemmelser, skal de vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (19) Når de frister, der normalt gælder i forbindelse med forskriftsproceduren med kontrol, i særligt hastende tilfælde ikke kan overholdes, bør Kommissionen have mulighed for at bringe hasteproceduren i artikel 5a, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF i anvendelse til vedtagelse af fælles bestemmelser til sikring af civil luftfart.

⁽¹⁾ EFT L 317 af 3.12.2001, s. 1. Senest ændret ved afgørelse 2006/548/EF, Euratom (EUT L 215 af 5.8.2006, s. 38).

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

▼B

- (20) Målsætningen om »one-stop security« for alle flyvninger inden for Den Europæiske Union bør fremmes.
- (21) Det bør endvidere ikke være nødvendigt igen at screene passagerer og/eller deres bagage, der ankommer med fly fra tredjelande, hvis luftfartssikkerhedsnormer svarer til de normer, der er fastsat i denne forordning. Med forbehold af den enkelte medlemsstats ret til at anvende strengere bestemmelser og med forbehold af Fællesskabets og medlemsstaternes respektive kompetencer bør der derfor tilskyndes til afgørelser truffet af Kommissionen og, om nødvendigt, til indgåelse af aftaler mellem Fællesskabet og tredjelande, hvori det anerkendes, at tredjelandets normer er ækvivalente med de fælles normer, fordi sådanne aftaler vil fremme »one-stop security«.
- (22) Denne forordning berører ikke anvendelsen af ►C1 reglerne om luftfartssikkerhed (aviation security), herunder ◄ bestemmelser vedrørende transport af farligt gods.
- (23) Der bør fastsættes sanktioner for overtrædelse af denne forordning. Disse sanktioner, der kan være af civilretlig eller administrativ art, bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.
- (24) Ministererklæringen vedrørende Gibraltar lufthavn, der blev opnået enighed om den 18. september 2006 i Cordoba under det første møde på ministerplan i dialogforummet vedrørende Gibraltar, erstatter den fælles erklæring vedrørende lufthavnen, der blev vedtaget den 2. december 1987 i London, og fuld iagttagelse heraf anses for at være ensbetydende med fuld iagttagelse af erklæringen fra 1987.
- (25) Målene for denne forordning, nemlig at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger og at tilvejebringe grundlaget for en ensartet fortolkning af bilag 17 til Chicago-konventionen angående international civil luftfart, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af forordningen omfang og virkninger bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

1. Denne forordning fastsætter fælles regler for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger, som ►C1 bringer den civile luftfarts sikkerhed (security) i fare. ◄

Den tilvejebringer endvidere grundlaget for en ensartet fortolkning af bilag 17 til Chicago-konventionen angående international civil luftfart.

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

- a) fælles regler og fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed
- b) mekanismer for kontrol med overholdelsen.

▼B*Artikel 2***Anvendelsesområde**

1. Denne forordning gælder for:
 - a) alle lufthavne eller dele af lufthavne på en medlemsstats område, der ikke udelukkende anvendes til militære formål
 - b) alle operatører, herunder luftfartsselskaber, der yder tjenester til de i litra a) omhandlede lufthavne
 - c) alle enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer og driver virksomhed fra lokaler i eller uden for lufthavnsområdet og leverer varer og/eller tjenesteydelser til eller gennem de i litra a) omhandlede lufthavne.
2. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn berører ikke Spaniens og Det Forenede Kongeriges respektive retsstilling for så vidt angår deres tvist om suveræniteten over det territorium, hvor lufthavnen er beliggende.

*Artikel 3***Definitioner**

I denne forordning forstås ved:

- 1) »civil luftfart«: al lufttrafik, der udføres af civile luftfartøjer, men ikke flyvning med statsluftfartøjer som omhandlet i artikel 3 i Chicago-konventionen angående international civil luftfart
- **C1** 2) »luftfartssikkerhed« (aviation security): kombinationen af foranstaltninger ◀ og menneskelige og materielle ressourcer, som har til formål at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger, som bringer den civile luftfarts sikkerhed i fare
- 3) »operatør«: en person, organisation eller virksomhed, der varetager eller tilbyder at varetage lufttrafik
- 4) »luftfartsselskab«: et lufttransportselskab med en gyldig licens eller tilsvarende attest
- 5) »EF-luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med en gyldig licens, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber⁽¹⁾
- 6) »enhed«: en person, organisation eller virksomhed, men ikke en operatør
- 7) »forbudte genstande«: våben, eksplosive stoffer og andre farlige anordninger, genstande eller stoffer, der kan benyttes til at begå en ulovlig handling, som bringer den civile luftfarts sikkerhed i fare
- 8) »screening«: anvendelse af tekniske eller andre midler til at identificere og/eller opdage forbudte genstande
- 9) »security-kontrol«: anvendelse af metoder til at forebygge, at der indføres forbudte genstande
- 10) »adgangskontrol«: anvendelse af metoder til at forebygge, at uvedkommende personer eller køretøjer kan få adgang

⁽¹⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

▼B

- 11) »airside«: manøvreområdet i en lufthavn, tilstødende terræn og bygninger eller dele heraf, hvortil der er begrænset adgang
- 12) »landside«: de dele af en lufthavn, tilstødende terræn og bygninger eller dele heraf, der ikke er airside
- 13) »security-beskyttet område«: den del af airside, hvor der — ud over den begrænsede adgang — også anvendes andre luftfartssikkerhedsnormer
- 14) »demarkeret område«: et område, der ved hjælp af adgangskontrol er adskilt fra security-beskyttede områder eller, hvis det demarke-rede område selv er et security-beskyttet område, fra andre security-beskyttede områder i en lufthavn
- C1 15) »baggrundscheck«: registreret kontrol af ◀ en persons iden-titet, herunder enhver kriminel baggrund, som led i vurde-ringen af, om personen bør have uledsaget adgang til secu-rity-beskyttede områder
- 16) »transferpassagerer, -bagage, -fragt eller -post«: passagerer, bagage, fragt eller post, der afrejser/afsendes med et andet luftfartøj end det, de er ankommet med
- 17) »transitpassagerer, -bagage, -fragt eller -post«: passagerer, bagage, fragt eller post, der afrejser/afsendes med samme luftfartøj som det, de er ankommet med
- 18) »potentielt uregerlig passager«: en person, som udvises, som er nægtet indrejse, eller som er anholdt eller i forvaring
- 19) »håndbagage«: bagage, der skal transporteres i et luftfartøjs kabine
- 20) »indskrevet bagage«: bagage, der skal transporteres i et luftfartøjs lastrum
- 21) »ledsaget indskrevet bagage«: bagage, der transporteres i last- rummet på et luftfartøj, og som er blevet indskrevet af en passager, der selv er om bord på samme fly
- 22) »luftfartsselskabers post«: post, hvis afsender og modtager begge er luftfartsselskaber
- 23) »luftfartsselskabers materialer«: materialer, hvis afsender og modtager begge er luftfartsselskaber, eller som benyttes af et luft- fartsselskab
- 24) »post«: forsendelser af breve og andre forsendelser, undtagen luft- fartsselskabers post, der håndteres af og afsendes til posttjenester i overensstemmelse med Verdenspostforeningens bestemmelser
- 25) »fragt«: andre genstande end bagage, post, luftfartsselskabers post, materialer og forsyninger til flyvningen, som skal transporteres med et luftfartøj
- 26) »sikkerhedsgodkendt fragtagent«: et luftfartsselskab, en agent, en speditør eller en anden enhed, som i forbindelse med fragt eller post varetager ►C1 security-kontrol ◀

▼B

- 27) »kendt ►**C1** afsender ◄«: en kunde, der afsender fragt eller post for egen regning, og hvis procedurer opfylder sådanne fælles sikkerhedsregler og -normer, at fragten eller posten kan transporteres med ethvert luftfartøj
- 28) »registreret ►**C1** afsender ◄«: en kunde, der afsender fragt eller post for egen regning, og hvis procedurer opfylder sådanne fælles sikkerhedsregler og -normer, at fragten eller posten kan ►**C1** transporteres med henholdsvis fragtfly eller postfly ◄
- C1** 29) »flysikkerhedscheck« (airport security check): inspektion af de dele ◄ af luftfartøjets indre, som passagererne kan have haft adgang til, og inspektion af luftfartøjets lastrum med henblik på at finde forbudte genstande og påvise ulovlige handlinger rettet mod luftfartøjet
- C1** 30) »flysikkerhedskontrol« (aircraft security search): inspektion af luftfartøjets indre ◄ og tilgængelige ydre med henblik på at finde forbudte genstande og påvise ulovlige handlinger, som bringer luftfartøjets sikkerhed i fare
- 31) »sikkerhedsofficer om bord«: en person, som er ansat af en stat til at rejse med luftfartøjer tilhørende et luftfartsselskab, hvis licens er udstedt af staten, med det formål at beskytte luftfartøjet og de ombordværende mod ulovlige handlinger, som bringer luftfartøjets sikkerhed i fare.

*Artikel 4***Fælles grundlæggende normer**

1. Der fastlægges fælles grundlæggende normer for beskyttelse af civil luftfart mod ulovlige handlinger, som bringer den civile luftfarts sikkerhed i fare, som anført i bilaget.

Yderligere fælles grundlæggende normer, som ikke var forudset ved denne forordnings ikrafttræden, tilføjes i bilaget efter proceduren i traktatens artikel 251.

2. De generelle foranstaltninger, der ved at supplere dem skal ændre ikke-væsentlige elementer i de fælles grundlæggende normer, der er omhandlet i stk. 1, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 19, stk. 3.

Disse generelle foranstaltninger skal omhandle:

- a) tilladte metoder til screening
- b) kategorier af genstande, der kan forbydes
- c) for så vidt angår adgangskontrol, grundene til at give adgang til airside og security-beskyttede områder
- d) tilladte metoder til undersøgelse af køretøjer, flysikkerhedscheck og flysikkerhedskontrol
- e) kriterier for anerkendelse af ækvivalensen af tredjelandes sikkerhedsnormer
- f) betingelser for screening og anden ►**C1** security-kontrol ◄ af fragt og post samt processen for godkendelse eller udpegelse af sikkerhedsgodkendte fragtagenter, kendte ►**C1** afsendere ◄ og registrerede ►**C1** afsendere ◄

▼B

- g) betingelser for screening eller anden ►**C1** security-kontrol ◄ af luftfartsselskabers post og luftfartsselskabers materialer
- h) betingelser for screening og anden ►**C1** security-kontrol ◄ af forsyninger til flyvningen og leverancer til lufthavnen samt processen for godkendelse eller udpegelse af sikkerhedsgodkendte leverandører og kendte leverandører
- i) kriterier for definition af kritiske dele af security-beskyttede områder
- j) kriterier for ansættelse og metoder til uddannelse af personale
- k) betingelser for anvendelse af særlige sikkerhedsprocedurer eller undtagelser fra ►**C1** security-kontrol ◄, og
- l) alle generelle foranstaltninger, der ved at supplere dem skal ændre ikke-væsentlige elementer i de fælles grundlæggende normer i stk. 1, og som ikke var forudset ved denne forordnings ikrafttræden.

I særligt hastende tilfælde kan Kommissionen bringe hasteproceduren i artikel 19, stk. 4, i anvendelse.

3. De detaljerede foranstaltninger for gennemførelsen af de fælles grundlæggende normer, der er omhandlet i stk. 1, og de generelle foranstaltninger, der er omhandlet i stk. 2, fastlægges efter forskrifts-proceduren i artikel 19, stk. 2.

Disse skal omfatte:

- a) krav til og procedurer for screening
- b) en liste over forbudte genstande
- c) krav til og procedurer for adgangskontrol
- d) krav til og procedurer for undersøgelse af køretøjer, flysikkerhed-scheck og flysikkerhedskontrol
- e) afgørelser om anerkendelse af ækvivalensen af sikkerhedsnormer, der anvendes i tredjelande
- f) hvad angår fragt og post, procedurer for godkendelse eller udpegelse af sikkerhedsgodkendte fragtagenter, kendte ►**C1** afsendere ◄ og registrerede ►**C1** afsendere ◄ og de forpligtelser, som skal opfyldes af disse
- g) krav og procedurer for ►**C1** security-kontrol ◄ af luftfartsselskabers post og luftfartsselskabers materialer
- h) hvad angår forsyninger til flyvningen og leverancer til lufthavnen, procedurer for godkendelse eller udpegelse af sikkerhedsgodkendte leverandører og kendte leverandører, og de forpligtelser, der skal opfyldes af disse
- i) definition af kritiske dele af security-beskyttede områder
- j) krav i forbindelse med ansættelse og uddannelse af personale
- k) særlige sikkerhedsprocedurer eller undtagelser fra ►**C1** security-kontrol ◄
- l) tekniske specifikationer og procedurer for godkendelse og brug af sikkerhedsudstyr, og
- m) krav og procedurer i forbindelse med håndtering af potentielt uregerlige passagerer.

▼B

4. Kommissionen opstiller ved ændring af denne forordning i form af en afgørelse efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 19, stk. 3, kriterier, der giver medlemsstaterne mulighed for at fravige de fælles grundlæggende normer i stk. 1 og for at træffe alternative sikkerhedsforanstaltninger, der på grundlag af en lokal risikovurdering garanterer et passende sikkerhedsniveau. Sådanne alternative foranstaltninger skal være begrundet i luftfartøjets størrelse eller i forhold vedrørende operationernes eller andre relevante aktiviteter karakter, omfang eller hyppighed.

I særligt hastende tilfælde kan Kommissionen bringe hasteproceduren i artikel 19, stk. 4, i anvendelse.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om sådanne foranstaltninger.

5. Medlemsstaterne sikrer anvendelsen på deres område af de fælles grundlæggende normer, der er omhandlet i stk. 1. Har en medlemsstat grund til at antage, at luftfartssikkerhedsniveauet er forringet på grund af brud på sikkerheden, sørger den for øjeblikkeligt at træffe de nødvendige foranstaltninger med henblik på at afhjælpe et sådant brud og genoprette den civile luftfartssikkerhed.

*Artikel 5***Sikkerhedsomkostninger**

Med forbehold af gældende fællesskabsret kan hver medlemsstat fastsætte, under hvilke omstændigheder og i hvilket omfang omkostninger ved sikkerhedsforanstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning med henblik på at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger, bør afholdes af medlemsstaten, lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber, andre berørte enheder eller brugerne. Medlemsstaterne kan i relevante tilfælde og i overensstemmelse med fællesskabsretten sammen med brugerne bidrage til finansiering af omkostninger ved strengere sikkerhedsforanstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning. I den udstrækning det er praktisk muligt, skal opkrævning af afgifter eller overførsel af sikkerhedsomkostninger være direkte forbundet med omkostningerne ved tilrådighedsstillelse af sikkerhedstjenester og være udformet med henblik på kun at finansiere de faktiske omkostninger.

*Artikel 6***Medlemsstaternes anvendelse af strengere foranstaltninger**

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

2. Medlemsstaterne underretter hurtigst muligt Kommissionen efter at have truffet sådanne foranstaltninger. Når Kommissionen har modtaget sådanne oplysninger, videresender den dem til de øvrige medlemsstater.

3. Medlemsstaterne skal ikke underrette Kommissionen, hvis de pågældende foranstaltninger kun gælder for en bestemt flyvning på en bestemt dato.

▼B*Artikel 7***Sikkerhedsforanstaltninger, som kræves af tredjelande**

1. Uden at dette berører bilaterale aftaler, hvori Fællesskabet er part, underretter medlemsstaterne Kommissionen om foranstaltninger, som et tredjeland kræver vedrørende flyvninger fra en lufthavn i en medlemsstat til eller over det pågældende tredjeland, hvis foranstaltningerne afviger fra de fælles grundlæggende normer som omhandlet i artikel 4.
2. Kommissionen ser nærmere på anvendelsen af enhver foranstaltning som meddelt efter stk. 1, enten på eget initiativ eller efter anmodning fra den pågældende medlemsstat, og kan efter forskriftsproceduren i artikel 19, stk. 2, udarbejde et passende svar til det pågældende tredjeland.
3. Stk. 1 og 2 finder ikke anvendelse:
 - a) hvis den pågældende medlemsstat anvender foranstaltningerne i overensstemmelse med artikel 6, eller
 - b) hvis tredjelandets krav kun gælder for en bestemt flyvning på en bestemt dato.

*Artikel 8***Samarbejde med Organisationen for International Civil Luftfart**

Med forbehold af traktatens artikel 300 kan Kommissionen indgå ►C1 et aftalememorandum om audit med Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) ◄ for at undgå overlapning af kontrollen med medlemsstaternes overholdelse af bilag 17 til Chicago-konventionen angående international civil luftfart.

*Artikel 9***Kompetent myndighed**

Hvis der i en medlemsstat er to eller flere organer involveret i civil luftfartssikkerhed, udpeger den pågældende medlemsstat én myndighed (i det følgende benævnt »den kompetente myndighed«), der har ansvaret for at koordinere og overvåge anvendelsen af de i artikel 4 omhandlede fælles grundlæggende normer.

*Artikel 10***Nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart**

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

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

2. Den kompetente myndighed stiller på grundlag af need to know-princippet de fornødne dele af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart til rådighed for operatører og enheder, som efter dens skøn har en berettiget interesse deri.

▼B*Artikel 11***Nationalt kvalitetskontrolprogram**

1. Hver medlemsstat udarbejder, gennemfører og ajourfører et nationalt kvalitetskontrolprogram.

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

2. Specifikationer for det nationale kvalitetskontrolprogram fastsættes ved ændring af denne forordning gennem tilføjelse af et bilag efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 19, stk. 3.

I særligt hastende tilfælde kan Kommissionen bringe hasteproceduren i artikel 19, stk. 4, i anvendelse.

Programmet skal gøre det muligt hurtigt at opdage og korrigere mangler. Programmet skal ligeledes indebære, at alle lufthavne, operatører og enheder, der har ansvaret for gennemførelsen af luftfartssikkerhedsnormer, og som er etableret på den pågældende medlemsstats område, kontrolleres regelmæssigt og direkte af den kompetente myndighed eller under dennes tilsyn.

*Artikel 12***Sikkerhedsprogram for lufthavne**

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

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

Programmet skal ligeledes indeholde interne kvalitetskontrolbestemmelser med en beskrivelse af, hvordan den, der driver lufthavnen, overvåger, at disse metoder og procedurer overholdes.

2. Sikkerhedsprogrammer for lufthavne skal forelægges for den kompetente myndighed, der ►C1 om nødvendigt kan træffe yderligere foranstaltninger. ◄

*Artikel 13***Sikkerhedsprogram for luftfartsselskaber**

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

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

Programmet skal ligeledes indeholde interne kvalitetskontrolbestemmelser med en beskrivelse af, hvordan luftfartsselskabet overvåger, at disse metoder og procedurer overholdes.

2. Sikkerhedsprogrammer for luftfartsselskaber forelægges på forlangende for den kompetente myndighed, der om nødvendigt kan træffe yderligere foranstaltninger.

▼B

3. Er et sikkerhedsprogram for et EF-luftfartsselskab blevet godkendt af den kompetente myndighed i den medlemsstat, der har udstedt licensen, anerkender alle de øvrige medlemsstater, at luftfartsselskabet opfylder kravene i stk. 1. Dette berører dog ikke medlemsstatens ret til fra et luftfartsselskab at få nærmere oplysninger om dets gennemførelse af:

- a) de sikkerhedsforanstaltninger, denne medlemsstat kan anvende i medfør af artikel 6, og/eller
- b) lokale procedurer, der finder anvendelse i de benyttede lufthavne.

*Artikel 14***Sikkerhedsprogram for enheder**

1. Enhver enhed, der i henhold til et nationalt sikkerhedsprogram for civil luftfart, som omhandlet i artikel 10, anvender luftfartssikkerhedsnormer, udarbejder, gennemfører og ajourfører et sikkerhedsprogram.

I programmet beskrives, hvilke metoder og procedurer enheden skal følge for at opfylde kravene i en medlemsstats nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart for så vidt angår enhedens operationer i denne medlemsstat.

Programmet skal ligeledes indeholde interne kvalitetskontrolbestemmelser med en beskrivelse af, hvordan enheden selv overvåger, at disse metoder og procedurer overholdes.

2. Sikkerhedsprogrammer for enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer, forelægges på forlangende for den kompetente myndighed, der om nødvendigt kan træffe yderligere foranstaltninger.

*Artikel 15***▼C1****Kommissionens inspektioner****▼B**

1. Kommissionen foretager i samarbejde med den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat inspektioner — herunder inspektioner i lufthavne, hos operatører og enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer — for at overvåge medlemsstaternes anvendelse af bestemmelserne i denne forordning og om nødvendigt fremsætte henstillinger for at øge luftfartssikkerheden. Med dette for øje underretter den kompetente myndighed skriftligt Kommissionen om, hvilke lufthavne på dens område der betjener civil luftfart, ud over dem, der er omfattet af artikel 4, stk. 4.

Procedurerne for gennemførelse af Kommissionens inspektioner fastsættes efter forskriftsproceduren i artikel 19, stk. 2.

2. Kommissionens inspektioner i lufthavne og hos operatører og enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer, sker uanmeldt. Kommissionen underretter i god tid inden en inspektion den pågældende medlemsstat herom.

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

Rapporten sendes derefter sammen med den kompetente myndigheds besvarelse til den kompetente myndighed i hver af de øvrige medlemsstater.



Artikel 16

Årlig rapport

Kommissionen forelægger hvert år Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne en rapport om gennemførelsen af denne forordning og om dens bidrag til forbedringer i luftfartssikkerheden.

Artikel 17

Ekspertgruppe vedrørende luftfartssikkerhed (Stakeholders' Advisory Group)

Uden at foregribe det i artikel 19 omhandlede udvalgs rolle nedsætter Kommissionen en ekspertgruppe vedrørende luftfartssikkerhed (Stakeholders' Advisory Group on Aviation Security), der er sammensat af europæiske repræsentative organisationer, som er beskæftiget med eller direkte berørt af luftfartssikkerheden. Denne gruppe har alene til opgave at rådgive Kommissionen. Det i artikel 19 omhandlede udvalg holder ekspertgruppen underrettet under hele lovgivningsprocessen.

Artikel 18

Formidling af oplysninger

Kommissionen offentliggør generelt foranstaltninger, som har direkte indvirkning på passagererne. Følgende dokumenter betragtes dog som »EU-klassificerede oplysninger«, jf. afgørelse 2001/844/EF, EKSF, Euratom:

- a) de foranstaltninger og procedurer, der er omhandlet i artikel 4, stk. 3 og 4, artikel 6, stk. 1, og artikel 7, stk. 1, hvis de indeholder følsomme sikkerhedsoplysninger
- b) Kommissionens inspektionsrapporter og de kompetente myndigheds besvarelser som omhandlet i artikel 15, stk. 3.

Artikel 19

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
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 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.
4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1, 2, 4 og 6, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 20

Aftaler mellem Fællesskabet og tredjelande

Når det er hensigtsmæssigt og i overensstemmelse med fællesskabsretten, kan der åbnes mulighed for, at luftfartsaftaler mellem Fællesskabet og et tredjeland i henhold til traktatens artikel 300 indeholder bestemmelser om anerkendelse af, at tredjelandets sikkerhedsnormer er

▼B

ækvivalente med Fællesskabets normer med henblik på at fremme målet om »one-stop security« for alle flyvninger mellem Den Europæiske Union og tredjelande.

*Artikel 21***Sanktioner**

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

*Artikel 22***Kommissionens rapport om finansiering**

Kommissionen vil senest den 31. december 2008 aflægge rapport om principperne for finansieringen af omkostningerne ved sikkerhedsforanstaltninger inden for civil luftfart. I denne rapport vil det blive overvejet, hvilke skridt der skal tages for at sikre, at sikkerhedsafgifterne udelukkende anvendes til at dække sikkerhedsomkostningerne, og for at forbedre gennemsigtigheden i forbindelse med disse afgifter. Rapporten vil også pege på de principper, der er nødvendige for at sikre uhindret konkurrence mellem lufthavne og mellem luftfartsselskaber, og de forskellige metoder, der kan sikre beskyttelse af forbrugerne med hensyn til fordeling af omkostningerne til sikkerhedsforanstaltninger mellem skatteyderne og brugerne. Kommissionens rapport vil om nødvendigt blive ledsaget af et lovgivningsforslag.

*Artikel 23***Ophævelse**

Forordning (EF) nr. 2320/2002 ophæves.

*Artikel 24***Ikrafttræden**

1. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.
2. Den anvendes fra den dato, der er anført i de gennemførelsesbestemmelser, der blev vedtaget efter proceduren i artikel 4, stk. 2 og 3, men ikke senere end 24 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.
3. Som undtagelse fra stk. 2, anvendes artikel 4, stk. 2, 3 og 4, artikel 8, artikel 11, stk. 2, artikel 15, stk. 1, andet afsnit, og artikel 17, 19 og 22 fra datoen for denne forordnings ikrafttræden.

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

▼B**►M1 BILAG I ◀****FÆLLES GRUNDLÆGGENDE NORMER FOR BESKYTTELSE AF CIVIL LUFTFART MOD ULOVLIGE HANDLINGER (ARTIKEL 4)****1. SIKKERHED I LUFTHAVNE****1.1. Krav til planlægning af lufthavne**

1. Ved projektering og bygning af nye lufthavnsanlæg og ved ombygning af eksisterende lufthavnsfaciliteter skal der tages hensyn til alle krav, som vedrører gennemførelse af de fælles grundlæggende normer, der er omhandlet i dette bilag, og gennemførelsesretsakter dertil.
2. Lufthavne skal være opdelt i følgende områder:
 - a) landside
 - b) airside
 - c) security-beskyttede områder, og
 - d) kritiske dele af security-beskyttede områder.

▼C1**▼B****1.2. Adgangskontrol**

1. Adgangen til airside skal begrænses, således at uvedkommende personer og køretøjer forhindres i at komme ind i disse områder.
2. Adgangen til security-beskyttede områder skal kontrolleres, således at der ikke kan komme uvedkommende personer og køretøjer ind i disse områder.
3. Personer og køretøjer må kun få adgang til airside og security-beskyttede områder, hvis de opfylder gældende sikkerhedskrav.
4. Enhver person, herunder medlemmer af en flybesætning, skal ►C1 have gennemgået et baggrundscheck med tilfredsstillende ◀ resultat, inden vedkommende kan få udstedt et flybesætnings- eller et lufthavns-id-kort, der giver mulighed for uledsaget adgang til security-beskyttede områder.

1.3. Screening af andre personer end passagerer og medbragte genstande

1. Andre personer end passagerer samt medbragte genstande skal screenes ved kontinuerlig stikprøvekontrol, når de passerer ind i et security-beskyttet område, således at det forhindres, at forbudte genstande kommer ind i disse områder.
2. Alle andre personer end passagerer og alle medbragte genstande skal screenes, når de ►C1 passerer ind i en kritisk del af et security-beskyttet område, således at det forhindres, at forbudte genstande kommer ind i disse områder. ◀

1.4. Undersøgelse af køretøjer

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

1.5. Overvågning, patruljering og anden fysisk kontrol

I lufthavne og om nødvendigt tilstødende områder, hvortil der er adgang for offentligheden, skal der være overvågning, patruljering og anden fysisk kontrol med henblik på at opdage mistænkelig adfærd, udpege svage punkter, som kan udnyttes til udførelse af ulovlige handlinger, og forhindre personer i at bringe sådanne handlinger til udførelse.

▼B**2. DEMARKEREDE OMRÅDER I LUFTHAVNE**

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

3. FLYSIKKERHED

1. Inden afgang skal der gennemføres et flysikkerhedscheck eller en flysikkerhedskontrol til sikring af, at der ikke findes nogen forbudte genstande om bord. Et luftfartøj i transit kan underkastes andre passende foranstaltninger.

2. Alle luftfartøjer skal beskyttes mod uautoriseret adgang.

4. PASSAGERER OG HÅNDBAGAGE**4.1. Screening af passagerer og håndbagage**

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

2. Screening af transferpassagerer og deres håndbagage kan undlades:

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

b) hvis de ankommer fra et tredjeland, som følger de sikkerhedsnormer, der efter forskriftsproceduren i artikel 19, stk. 2, er anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer.

3. Screening af transitpassagerer og deres håndbagage kan undlades:

a) hvis de forbliver om bord i luftfartøjet, eller

►C1 b) hvis de ikke sammenblandes med andre screenede afrejsende passagerer ◀ end dem, der går om bord i samme luftfartøj, eller

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

d) hvis de ankommer fra et tredjeland, som følger sikkerhedsnormer, der efter forskriftsproceduren i artikel 19, stk. 2, er anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer.

4.2. Beskyttelse af passagerer og håndbagage

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

►C1 2. Screenede afgående passagerer må ikke sammenblandes med ankommende ◀ passagerer, undtagen:

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

b) hvis de ankommer fra et tredjeland, som følger sikkerhedsnormer, der efter forskriftsproceduren i artikel 19, stk. 2, er anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer.

▼B**4.3. Potentielt ureglerlige passagerer**

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

5. INDSKREVET BAGAGE**5.1. Screening af indskrevet bagage**

1. Al indskrevet bagage skal screenes, inden den lastes på et luftfartøj med henblik på at undgå, at forbudte genstande bringes ind i security-beskyttede områder og om bord på et luftfartøj.
2. Screening af indskrevet transferbagage kan undlades:
 - a) hvis den ankommer fra en medlemsstat, medmindre Kommissionen eller medlemsstaten har givet oplysning om, at denne indskrevne bagage ikke kan anses for at være screenet i henhold til de fælles grundlæggende normer, eller
 - b) hvis den ankommer fra et tredjeland, som følger sikkerhedsnormer, der efter forskriftsproceduren i artikel 19, stk. 2, er anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer.
3. Screening af indskrevet transitbagage kan undlades, hvis bagagen forbliver om bord i luftfartøjet.

5.2. Beskyttelse af indskrevet bagage

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

▼C1**5.3. Sammenkædning af passagerer og bagage (baggage reconciliation)****▼B**

1. Hvert stykke indskrevet bagage skal identificeres som ledsaget eller uledsaget.
2. Uledsaget indskrevet bagage må ikke transporteres, medmindre den er blevet adskilt fra passageren på grund af omstændigheder, som passageren ikke har haft indflydelse på, eller underkastet passende ►C1 security-kontrol ◄.

6. FRAGT OG POST**6.1. ►C1 Security-kontrol ◄ af fragt og post**

1. Al fragt og post skal underkastes ►C1 security-kontrol ◄, inden den lastes på et luftfartøj. Et luftfartsselskab må kun modtage fragt eller post til transport med et luftfartøj, hvis en sikkerhedsgodkendt fragtagent, en kendt ►C1 afsender ◄ eller en registreret ►C1 afsender ◄ selv har gennemført en sådan kontrol eller har bekræftet og indestår for, at ►C1 security-kontrollen ◄ er gennemført.
- C1 2. Transferfragt og -post kan underkastes en alternativ ►C1 security-kontrol ◄, som skal beskrives nærmere i en gennemførelsesretsakt.
3. ►C1 Security-kontrol ◄ af transitfragt og -post kan undlades, hvis den forbliver om bord i luftfartøjet.

6.2. Beskyttelse af fragt og post

1. Fragt og post, der skal transporteres med et luftfartøj, skal beskyttes mod uautoriseret adgang fra det tidspunkt, hvor ►C1 security-kontrollen ◄ er gennemført, indtil det luftfartøj, som den skal transporteres med, afgår.
2. Fragt og post, der ikke har været behørigt beskyttet mod uautoriseret adgang efter ►C1 security-kontrollen ◄, skal screenes.

▼B**7. LUFTFARTSSELSKABERS POST OG MATERIALER**

Luftfartsselskabers post og materialer skal underkastes ►**C1** security-kontrol ◀ og derefter beskyttes, indtil de lastes på luftfartøjet, for at forhindre, at forbudte genstande bringes om bord på et luftfartøj.

8. FORSYNINGER TIL FLYVNINGEN

Forsyninger til flyvningen, herunder catering, der skal transporteres med et luftfartøj eller bruges om bord, skal underkastes ►**C1** security-kontrol ◀ og derefter beskyttes, indtil de lastes på luftfartøjet, for at forhindre, at forbudte genstande bringes om bord på et luftfartøj.

9. LEVERANCER TIL LUFTHAVNEN

Varer, der skal sælges eller bruges i lufthavns security-beskyttede områder, herunder varer til afgiftsfrie butikker og restauranter, skal underkastes ►**C1** security-kontrol ◀ for at forhindre, at forbudte genstande bringes ind i disse områder.

10. SIKKERHEDSFORANSTALTNINGER UNDER FLYVNINGEN

►**C1** 1. Uden at gældende regler for flyvesikkerheden (aviation safety) berøres: ◀

a) skal uvedkommende forhindres i at komme ind i cockpittet under flyvningen

b) skal der træffes behørig sikkerhedsforanstaltninger over for potentielt uregerlige passagerer under flyvningen.

2. Der skal træffes behørig sikkerhedsforanstaltninger, såsom uddannelse af besætningsmedlemmer og kabinepersonale, til at imødegå ulovlige handlinger under en flyvning.

3. Med undtagelse af våben der medbringes i lastrummet, må våben ikke medbringes om bord på et luftfartøj, medmindre sikkerhedskravene i henhold til national lovgivning er opfyldt, og de berørte stater har givet tilladelse hertil.

4. Punkt 3 finder desuden anvendelse på sikkerhedsofficerer om bord, der bærer våben.

11. ANSÆTTELSE OG UDDANNELSE AF PERSONALE

1. Personer, der udfører eller er ansvarlige for udførelse af screening, adgangskontrol eller anden ►**C1** security-kontrol ◀, skal ansættes, uddannes og om nødvendigt certificeres således, at de med sikkerhed er egnede og kvalificerede til at udføre de arbejdsopgaver, de ansættes til.

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

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

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

12. SIKKERHEDSUDSTYR

Udstyr til screening, adgangskontrol og anden ►**C1** security-kontrol ◀ skal overholde de fastsatte specifikationer og garantere, at den pågældende ►**C1** security-kontrol ◀ kan udføres.

▼ **M1***BILAG II***Fælles specifikationer for det nationale kvalitetskontrolprogram vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart, der skal indføres af hver medlemsstat****1. DEFINITIONER****1.1. I dette bilag forstås ved:**

- 1) »årlig trafikmængde«: det samlede antal passagerer, som ankommer, afrejser eller er i transit (tælles én gang)
- 2) »kompetent myndighed«: den nationale myndighed, som en medlemsstat udpeger i henhold til artikel 9 til at forestå samordning og overvågning af gennemførelsen af dens nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart
- 3) »auditor«: enhver, der udfører national overvågning af efterlevelsen på vegne af den kompetente myndighed
- 4) »certificering«: en formel evaluering og bekræftelse fra eller på vegne af den kompetente myndighed, at en person besidder de fornødne kompetencer til at udføre en auditors opgaver på et acceptabelt niveau, som defineres af den kompetente myndighed
- 5) »overvågningsaktiviteter«: enhver procedure eller proces, som benyttes til at vurdere gennemførelsen af denne forordning og det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart
- 6) »mangel«: manglende overholdelse af luftfartssikkerhedskrav
- 7) »inspektion«: en undersøgelse af gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger og -procedurer for at fastslå, hvorvidt de gennemføres effektivt og efter de fastlagte normer, og identificere eventuelle mangler
- 8) »interview«: en auditors mundtlige kontrol med henblik på at fastslå, om specifikke sikkerhedsforanstaltninger eller -procedurer er gennemført
- 9) »observation«: en auditors visuelle kontrol af, at en sikkerhedsforanstaltning eller -procedure er gennemført
- 10) »repræsentativ stikprøve«: et udvalg blandt mulige overvågningsalternativer af et antal og omfang, som danner et tilstrækkeligt grundlag for at drage generelle konklusioner med hensyn til standarder for gennemførelse
- 11) »securityaudit«: en grundig undersøgelse af sikkerhedsforanstaltninger og -procedurer for at afgøre, om de gennemføres fuldt ud og kontinuerligt
- 12) »test«: efterprøvning af sikkerhedsforanstaltninger på luftfartsområdet, hvorunder den kompetente myndighed simulerer hensigt til at begå en ulovlig handling, med henblik på at undersøge, hvor effektivt de eksisterende sikkerhedsforanstaltninger er gennemført
- 13) »verifikation«: en foranstaltning, som træffes af en auditor med henblik på at slå fast, om en specifik sikkerhedsforanstaltning fungerer efter hensigten
- 14) »sårbarhed«: eventuelle svagheder i de gennemførte foranstaltninger og procedurer, som kunne udnyttes til at udføre en ulovlig handling.

2. DEN KOMPETENTE MYNDIGHEDS BEFØJELSER

- 2.1. Medlemsstaterne skal tildele den kompetente myndighed de beføjelser, der er nødvendige for at overvåge og håndhæve alle krav i denne forordning med tilhørende gennemførelsesbestemmelser, herunder sanktionsbeføjelser i overensstemmelse med artikel 21.

▼ **M1**

- 2.2. Den kompetente myndighed skal udføre overvågningsaktiviteter og have de beføjelser, der er nødvendige for at kræve enhver identificeret mangel afhjulpet inden for fastsatte tidsfrister.
- 2.3. Der skal fastlægges en gradueret og proportionel fremgangsmåde for aktiviteter, som har til formål at korrigere mangler, og håndhævelsesforanstaltninger. Denne fremgangsmåde skal bestå af progressive trin, som følges, indtil manglen er korrigeret, herunder:
 - a) rådgivning og henstillinger
 - b) formel advarsel
 - c) påbud
 - d) administrative sanktioner og retsforfølgning.

Den omhandlede myndighed kan udelade et eller flere af disse trin, navnlig i tilfælde af alvorlige eller tilbagevendende mangler.

3. DET NATIONALE KVALITETSKONTROLPROGRAMS FORMÅL OG INDHOLD
 - 3.1. Det nationale kvalitetskontrolprogram har til formål ved hjælp af overvågningsaktiviteter at verificere, at sikkerhedsforanstaltninger inden for luftfart er effektive og gennemføres korrekt, og at fastslå graden af overholdelse af bestemmelserne i denne forordning og det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart.
 - 3.2. Det nationale kvalitetsprogram skal indeholde følgende forhold:
 - a) organisationsstruktur, ansvarsområder og ressourcer
 - b) stillingsbeskrivelser og kvalifikationskrav for auditors
 - c) overvågningsaktiviteter, herunder omfanget af securityaudits, inspektioner, test og — efter faktiske eller potentielle brud på sikkerheden — efterforskning, hyppighed af securityaudits og inspektioner samt klassifikation af graden af efterlevelse
 - d) surveys, hvor der er anledning til at genoverveje behovet for security
 - e) aktiviteter til korrektion af mangler med udførlige krav til rapportering om mangler samt opfølgning og korrektion med det formål at sikre, at luftfartssikkerhedskravene overholdes
 - f) håndhævelsesforanstaltninger og om nødvendigt sanktioner som anført i dette bilags punkt 2.1 og 2.3
 - g) rapportering om udført overvågningsaktivitet, herunder i givet fald informationsudveksling mellem nationale organer om graden af overholdelse
 - h) overvågning af lufthavnes, operatørers og enheders interne kvalitetskontrolforanstaltninger
 - i) en proces til registrering og analyse af det nationale kvalitetskontrolprogram resultater med henblik på at pege på tendenser og styre den fremtidige politiske udvikling.

4. OVERVÅGNING AF EFTERLEVELSE

- 4.1. Alle lufthavne, operatører og andre enheder med ansvar for sikkerheden (security) inden for luftfart skal overvåges regelmæssigt for at sikre, at svigt opdages og korrigeres hurtigt.
- 4.2. Overvågningen skal udføres efter det nationale kvalitetskontrolprogram under hensyntagen til trusselsniveauet, operationernes art og karakter, gennemførelsesstandard, resultaterne af lufthavnes, operatørers og enheders interne kvalitetskontrolforanstaltninger samt andre faktorer og vurderinger, der vil påvirke overvågningshyppigheden.
- 4.3. Overvågningen skal omfatte gennemførelsen og effektiviteten af lufthavnes, operatørers og andre enheders interne kvalitetskontrolforanstaltninger.

▼ M1

- 4.4. Overvågningen i hver lufthavn skal bestå af en passende kombination af overvågningsaktiviteter og tilvejebringe et samlet overblik over gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger på området.
- 4.5. Ledelsen, prioriteringen og tilrettelæggelsen af kvalitetskontrolprogrammet foregår uafhængigt af den operationelle gennemførelse af de foranstaltninger, der træffes under det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart.
- 4.6. Overvågningsaktiviteter skal omfatte securityaudits, inspektioner og test.
5. METODOLOGI
- 5.1. Overvågningsaktiviteter skal udføres efter en metode, som er i overensstemmelse med en standardiseret fremgangsmåde, der omfatter tildeling af opgaver, planlægning, forberedelse, aktiviteter på lokaliteten, klassifikation af findings samt færdiggørelse af rapporten og korrektionsprocessen.
- 5.2. Overvågningsaktiviteter skal bygge på en systematisk informationsindsamling i kraft af observationer, interviews, undersøgelser af dokumenter og verifikationer.
- 5.3. Overvågningen omfatter både anmeldte og uanmeldte aktiviteter.
6. SECURITYAUDITS
- 6.1. Securityaudit skal omfatte:
 - a) alle sikkerhedsforanstaltninger i en lufthavn (security), eller
 - b) alle sikkerhedsforanstaltninger (security), der gennemføres af en individuel lufthavn, terminal eller af en operatør eller enhed, eller
 - c) en særlig del af det nationale sikkerhedsprogram for luftfart.
- 6.2. Securityaudit udføres efter en metode, hvori følgende aspekter tages i betragtning:
 - a) anmeldelse af, at der vil blive foretaget securityaudit, og eventuelt forelæggelse af et spørgeskema før auditten
 - b) forberedelsesfase, herunder undersøgelse af de udfyldte spørgeskemaer, samt anden relevant dokumentation
 - c) en orientering ved ankomsten af repræsentanter for lufthavn/operatør/enhed, inden aktiviteterne på lokaliteten påbegyndes
 - d) aktiviteter på lokaliteten
 - e) afsluttende orientering og rapportering
 - f) i tilfælde af, at der er identificeret mangler: korrektionsproces og den tilknyttede overvågning af denne proces.
- 6.3. For at få bekræftet, at der er gennemført sikkerhedsforanstaltninger, skal udførelsen af en securityaudit bygge på en systematisk informationsindsamling på grundlag af en eller flere af følgende teknikker:
 - a) granskning af dokumenter
 - b) observationer
 - c) interviews
 - d) verifikation.
- 6.4. Lufthavne med en årlig trafikmængde på mere end 10 mio. passagerer skal mindst hvert 4. år underkastes en securityaudit, der omfatter alle luftfartssikkerhedsnormer. Undersøgelsen skal omfatte en repræsentativ stikprøve af information.

▼ M1**7. INSPEKTIONER**

- 7.1. En inspektions omfang skal dække mindst ét sæt af indbyrdes direkte forbundne sikkerhedsforanstaltninger i bilag I til denne forordning og de tilknyttede gennemførelsesbestemmelser, overvåget som en samlet aktivitet eller inden for en rimelig tidshorisont, normalt ikke mere end tre måneder. Undersøgelsen skal omfatte et repræsentativt udsnit af information.
- 7.2. Et sæt af indbyrdes direkte forbundne sikkerhedsforanstaltninger er et sæt af to eller flere krav som omhandlet i bilag I til denne forordning og de tilknyttede gennemførelsesbestemmelser, der hænger så nøje sammen, at opfyldelse ikke kan vurderes på passende vis, medmindre de tages i betragtning under ét. Disse sæt skal omfatte de sæt, som er opført i tillæg I til dette bilag.
- 7.3. Inspektioner foretages uanmeldt. Er den kompetente myndighed af den opfattelse, at dette ikke er praktisk muligt, kan inspektioner anmeldes. Inspektioner udføres efter en metode, hvori der tages hensyn til følgende forhold:
- a) forberedelsesfase
 - b) aktiviteter på stedet
 - c) en afsluttende orientering afhængig af overvågningens hyppighed og resultater
 - d) rapportering/registrering
 - e) korrektionsproces og overvågning heraf.
- 7.4. For at få bekræftet, at sikkerhedsforanstaltningerne er effektive, skal udførelsen af en inspektion bygge på en systematisk informationsindsamling på grundlag af en eller flere af følgende teknikker:
- a) granskning af dokumenter
 - b) observationer
 - c) interviews
 - d) verifikation.
- 7.5. I lufthavne med en årlig trafikmængde på mere end 2 mio. passagerer inspiceres alle sæt af indbyrdes direkte forbundne sikkerhedsforanstaltninger, jf. kapitel 1 til 6 i bilag I til denne forordning, mindst hver 12. måned, medmindre der er udført audit i lufthavnen i dette tidsrum. Inspektionshyppigheden for alle sikkerhedsforanstaltninger, der er omfattet af kapitel 7 til 12 i bilag I, fastsættes af den kompetente myndighed på grundlag af en risikovurdering.
- 7.6. Hvis ingen af en medlemsstats lufthavne har en årlig trafikmængde, der overstiger 2 mio. passagerer, finder kravet i punkt 7.5 anvendelse på den lufthavn på medlemsstatens område med den største årlige trafikmængde.
- 8. TEST**
- 8.1. Test udføres for at undersøge gennemførelsens effektivitet som minimum for følgende sikkerhedsforanstaltninger:
- a) adgangskontrol til security-beskyttede områder
 - b) beskyttelse af luftfartøjer
 - c) screening af passagerer og håndbagage
 - d) screening af personale og medbragte genstande
 - e) beskyttelse af indskrevet bagage
 - f) screening af fragt eller post
 - g) beskyttelse af fragt og post.

▼ **M1**

8.2. En testprotokol inkl. metode skal udarbejdes under hensyntagen til de retlige, safetymæssige og operationelle krav. Metoden skal tage højde for følgende forhold:

- a) forberedelsesfase
- b) aktiviteter på lokaliteten
- c) en afsluttende orientering afhængig af overvågningens hyppighed og resultater
- d) rapportering/registrering
- e) korrektionsproces og overvågning heraf.

9. SURVEYS

9.1. Surveys skal foretages, når den kompetente myndighed erkender, at der er behov for at tage operationer op til fornyet overvejelse med henblik på at identificere og adressere eventuelle sårbarheder. Når en sårbarhed identificeres, skal den kompetente myndighed kræve, at der gennemføres beskyttelsesforanstaltninger, som står i forhold til truslen.

10. RAPPORTERING

10.1. Overvågningsaktiviteter skal rapporteres eller registreres i et standardiseret format, som gør det muligt at foretage en løbende analyse af udviklingstendenser.

10.2. Følgende forhold inddrages:

- a) aktivitetstype
- b) den overvågede lufthavn, operatør eller enhed
- c) dato og klokkeslæt for aktiviteten
- d) navn på de auditors, som gennemfører aktiviteten
- e) aktivitetens omfang
- f) findings sammen med de tilhørende bestemmelser i det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart
- g) klassifikation af graden af overholdelse
- h) anbefalinger til afhjælpende foranstaltninger, hvis dette er relevant
- i) tidshorisont for korrektionen, hvis dette er relevant.

10.3. Hvis mangler identificeres, skal den kompetente myndighed rapportere de relevante findings til lufthavnen, operatørerne eller enheder, som var genstand for overvågningen.

11. FÆLLES KLASSIFIKATION AF GRADEN AF OVERHOLDELSE

11.1. Overvågningsaktiviteterne skal vurdere gennemførelsen af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart ved anvendelse af det harmoniserede system til klassificering af overholdelsen af forskrifterne, jf. tillæg II.

12. KORREKTION AF MANGLER

12.1. Korrektionen af identificerede mangler skal gennemføres omgående. Kan korrektionen ikke finde sted omgående, gennemføres kompenserende foranstaltninger.

12.2. Den kompetente myndighed skal pålægge lufthavne, operatører eller enheder, som er underlagt overvågning, at forelægge en handlingsplan til godkendelse, der omhandler de eventuelle mangler, som er beskrevet i rapporterne, og indeholder en tidsfrist for gennemførelsen af de afhjælpende foranstaltninger, og at forelægge en bekræftelse, når korrektionsprocessen er afsluttet.

13. OPFØLGENDE AKTIVITETER I RELATION TIL VERIFIKATION AF KORREKTIONEN

13.1. Efter at den lufthavn, operatør eller enhed, som skal overvåges, har bekræftet, at eventuelle påkrævede afhjælpende foranstaltninger er truffet, verificerer den kompetente myndighed, at de afhjælpende foranstaltninger er gennemført.

▼ **M1**

13.2. I forbindelse med de opfølgende aktiviteter benyttes de mest relevante overvågningsmetoder.

14. RÅDIGHED OVER AUDITORS

14.1. Hver medlemsstat skal sikre, at der er et tilstrækkeligt stort antal auditores til rådighed for den kompetente myndighed, til at alle overvågningsaktiviteter kan gennemføres.

15. KVALIFIKATIONSKRITERIER FOR AUDITORS

15.1. Hver medlemsstat sikrer, at de auditores, der udfører aktiviteter på vegne af den kompetente myndighed:

- a) ikke har kontraktmæssige eller pekuniære forpligtelser i forhold til den lufthavn, operatør eller enhed, som skal overvåges, og
- b) har passende kvalifikationer, herunder tilstrækkelig teoretisk og praktisk erfaring på det relevante område.

Auditores skal certificeres eller godkendes på tilsvarende vis af den kompetente myndighed.

15.2. Auditores skal være i besiddelse af følgende kompetencer:

- a) en forståelse af de aktuelle gældende sikkerhedsforanstaltninger og hvordan de anvendes på de operationer, der undersøges, herunder:
 - en forståelse af sikkerhedsprincipper
 - en forståelse af tilsynsopgaver
 - en forståelse af de faktorer, som har indflydelse på menneskers ydeevne
- b) et praktisk kendskab til securityteknologier og -metoder
- c) et kendskab til principper, procedurer og metoder vedrørende overvågning af efterlevelse
- d) et praktisk kendskab til de operationer, der undersøges
- e) en forståelse af auditors rolle og beføjelser.

15.3. Auditores skal efteruddannes tilstrækkeligt ofte til at sikre, at de erhvervede kompetencer bibeholdes, og nye kompetencer erhverves for at følge med udviklingen på securityområdet.

16. AUDITORS' BEFØJELSER

16.1. Auditores, som udfører overvågning, udstyres med tilstrækkelige beføjelser til at få rådighed over oplysninger, som er nødvendige, for at de kan udføre deres opgaver.

16.2. Auditores skal medbringe et identitetskort, som bemyndiger dem til at udføre overvågningsaktiviteter på vegne af den kompetente myndighed og giver dem adgang til alle områder, som skal inspiceres.

16.3. Auditores har krav på at:

- a) få øjeblikkelig adgang til alle relevante områder, herunder luftfartøjer og bygninger, i forbindelse med overvågningen og
- b) kræve, at sikkerhedsforanstaltningerne gennemføres korrekt eller gentages.

16.4. Som følge af de beføjelser, der tillægges auditores, skal den kompetente myndighed handle efter punkt 2.3 i følgende tilfælde:

- a) tilsigtet obstruktion eller hindring af en auditor
- b) undladelse eller afvisning af at levere oplysninger, som en auditor anmoder om
- c) afgivelse af urigtige eller misvisende oplysninger for en auditor med det formål at vildlede og
- d) udgivelse for at være en auditor med det formål at vildlede.

▼M1

17. BEDSTE PRAKSIS

- 17.1. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om bedste praksis med hensyn til kvalitetskontrolprogrammer, auditmetoder og auditors. Kommissionen videregiver disse oplysninger til de øvrige medlemsstater.

18. RAPPORTERING TIL KOMMISSIONEN

- 18.1. Medlemsstaterne skal hvert år udarbejde en rapport til Kommissionen om, hvilke foranstaltninger de har truffet for at efterleve denne forordning, og om luftfartssikkerhedssituationen i lufthavnene på deres område. Rapporten skal dække perioden 1. januar til 31. december. Rapporten skal foreligge tre måneder efter periodens udløb.
- 18.2. Rapportens indhold skal være i overensstemmelse med tillæg III, og der benyttes en model, som Kommissionen stiller til rådighed.
- 18.3. Kommissionen videregiver hovedkonklusionerne fra disse rapporter til medlemsstaterne.

▼M1*Tillæg I***Forhold, som skal inddrages i de indbyrdes direkte forbundne sikkerhedsforanstaltninger**

De sæt af indbyrdes direkte forbundne sikkerhedsforanstaltninger, som er omhandlet i punkt 7.1 i bilag II, skal omfatte følgende aspekter af bilag I til denne forordning og de tilsvarende bestemmelser i gennemførelsesbestemmelser hertil:

For punkt 1 — Sikkerhed i lufthavne:

- i) punkt 1.1 eller
- ii) punkt 1.2 (undtagen bestemmelser vedrørende id-kort og bilpas) eller
- iii) punkt 1.2 (bestemmelser vedrørende id-kort) eller
- iv) punkt 1.2 (bestemmelser vedrørende bilpas) eller
- v) punkt 1.3 og de relevante aspekter af punkt 12 eller
- vi) punkt 1.4 eller
- vii) punkt 1.5.

For punkt 2 — Demarkerede områder i lufthavne:

hele punktet

For punkt 3 — Flysikkerhed:

- i) punkt 3.1 eller
- ii) punkt 3.2.

For punkt 4 — Passagerer og håndbagage:

- i) punkt 4.1 og de relevante aspekter af punkt 12 eller
- ii) punkt 4.2 eller
- iii) punkt 4.3.

For punkt 5 — Indskrevet bagage:

- i) punkt 5.1 og de relevante aspekter af punkt 12 eller
- ii) punkt 5.2 eller
- iii) punkt 5.3.

For punkt 6 — Fragt og post:

- i) alle bestemmelser vedrørende screening og ►C1 security-kontrol ◄, der er foretaget af en sikkerhedsgodkendt fragtagent, jf. nedenstående nr. ii) til v), eller
- ii) alle bestemmelser vedrørende ►C1 security-kontrol ◄, der er foretaget af kendte ►C1 afsendere ◄, eller
- iii) alle bestemmelser vedrørende registrerede ►C1 afsendere ◄, eller
- iv) alle bestemmelser vedrørende transport af fragt og post, eller
- v) alle bestemmelser vedrørende beskyttelse af fragt og post i lufthavne.

For punkt 7 — Luftfartsselskabers post og materialer:

hele punktet

For punkt 8 — Forsyninger til flyvningen:

hele punktet

For punkt 9 — Leverancer til lufthavnen:

hele punktet

▼ M1

For punkt 10 — Sikkerhedsforanstaltninger under flyvningen:

hele punktet

For punkt 11 — Ansættelse og uddannelse af personale:

- i) alle bestemmelser vedrørende ansættelse af personale hos lufthavnen, luftfartsselskabet eller enheden, eller
- ii) alle bestemmelser vedrørende uddannelse af personale hos en lufthavn, et luftfartsselskab eller en enhed.

▼ **M1***Tillæg II***Harmoniseret system til klassificering af overholdelsen af forskrifterne**

Til bedømmelsen af, hvordan det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart gennemføres, anvendes nedenstående klassificering af, i hvilken grad forskrifterne overholdes.

	Securityaudit	Inspektion	Test
Fuld efterlevelse	✓	✓	✓
Efterlevelsen kan forbedres	✓	✓	✓
Manglende efterlevelse	✓	✓	✓
Manglende efterlevelse med alvorlige mangler	✓	✓	✓
Ikke relevant	✓	✓	
Ikke bekræftet	✓	✓	✓

▼ **M1***Tillæg III***INDHOLDET AF DEN RAPPORT, SOM FORELÆGGES
KOMMISSIONEN****1. Organisationsstruktur, ansvarsområder og ressourcer**

- a) Strukturen for kvalitetskontrollens tilrettelæggelse, ansvarsfordelingen og ressourcerne, herunder planlagte fremtidige ændringer (se punkt 3.2, litra a)).
- b) Antal af auditors — aktuelt og planlagt (se punkt 14).
- c) Auditors uddannelse (se punkt 15.2).

2. Operationel overvågning

Al udført overvågning med angivelse af:

- a) type (securityaudit, indledende inspektion, opfølgende inspektion, test, andet)
- b) de lufthavne, operatører eller enheder, der har været overvåget
- c) omfang
- d) hyppighed og
- e) samlet antal manddage, som er tilbragt på de overvågede lokaliteter.

3. Korrektion af mangler

- a) Status for gennemførelsen af aktiviteter, som skal korrigere mangler.
- b) Væsentligste udførte eller planlagte aktiviteter (f.eks. nyoprettede stillinger, erhvervet udstyr, anlægsarbejder) og opnåede fremskridt i henseende til korrektion.
- c) Anvendte håndhævelsesforanstaltninger (se punkt 3.2, litra f)).

4. Generelle data og tendenser

- a) Den nationale samlede årlige passager- og godstrafik og antallet af flybevægelser.
- b) Liste over lufthavne opdelt på kategorier.
- c) Antal luftfartsselskaber, der opererer fra området, opdelt på kategorier (national, EU, tredjeland).
- d) Antal sikkerhedsgodkendte fragtagenter.
- e) Antal cateringselskaber.
- f) Antal rengøringsselskaber.
- g) Overslag over andre enheder med ansvar for sikkerheden inden for luftfart (kendte ► **C1** afsendere ◀ og ground handling-selskaber).

5. Luftfartssikkerhedssituationen i lufthavne

Generelle baggrundsoplysninger om luftfartssikkerhedssituationen i medlemsstaten.