

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart**

KOM(2005) 429 endelig — 2005/0191 (COD)

(2006/C 185/03)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 16. november 2005 under henvisning til EF-traktatens artikel 80, stk. 2, at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til EØSU's Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Thomas McDonogh til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 24. marts 2006.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 426. plenarforsamling den 20.-21. april 2006, mødet den 20. april, følgende udtalelse med 134 stemmer for og 2 imod.

## 1. Henstillinger

1.1 Medlemsstaterne bør på grundlag af en risikovurdering have mulighed for at indføre foranstaltninger, der er strengere end dem, der fastsættes i forordningen, på betingelse af at medlemsstaterne finansierer dem over det nationale budget.

1.2 Hver medlemsstat bør udpege én myndighed, der har ansvaret for at koordinere og overvåge anvendelsen af sikkerhedsnormerne.

1.3 Hver medlemsstat bør udarbejde et nationalt program for sikkerhed inden for civil luftfart.

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

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

1.6 EØSU bifalder Kommissionens initiativ og tilslutter sig fuldt ud forslagets grundlæggende principper.

1.7 EØSU tilslutter sig også indførelsen af fælles bestemmelser om sikkerhed i lufthavne, da sikkerhedsprocedurerne varierer betydeligt fra medlemsstat til medlemsstat, og det er vigtigt at harmonisere disse.

1.8 I henhold til bilagets Del 1, punkt 1.2 (5), og Del 11 og i lyset af arbejdskraftens frie bevægelighed i Fællesskabet og udbuddet af arbejdskraft fra tredjelande, kan Kommissionen bistå nationale myndigheder, lufthavne, luftfartselskaber m.m. med at validere potentielle arbejdstageres personoplysninger for at opfylde kravene om baggrundskontrol.

1.9 Formålet med forordningen, der opridses i art. 1, stk. 1, bør ændres for at tydeliggøre, at de pågældende sikkerhedsforanstaltninger er til for at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, der bringer den civile luftfartssikkerhed i fare. De pågældende foranstaltninger er således ikke møntet på andre former for ulovlige handlinger, såsom tyveri og smugling.

1.10 Kommissionen bør udarbejde og gennemføre en overordnet politik for finansieringen af sikkerhedsforanstaltninger inden for flytransport som led i medlemsstaternes forpligtelse til at beskytte borgerne mod terrortrusler.

1.11 Der bør i forordningen indføres en mekanisme til vurdering af de konsekvenser, som samtlige fremtidige forslag til sikkerhedsforanstaltninger vil have for luftfartsindustrien. Det vil sikre, at en given foranstaltningens omkostninger og konsekvenser ikke er uforholdsmæssigt store i forhold til dens effektivitet.

## 2. Indledning

2.1 Kommissionens lovgivningsforslag sigter mod at forenkle EU-retten på området (den nuværende forordning 2320/2002), skabe et grundlag for en fælles fortolkning af de internationale krav, som organisationen for international civil luftfart har fastsat, fjerne følsomme oplysninger fra offentligheden og i højere grad fokusere på at opstille krav til sikkerheden inden for civil luftfart i forbindelse med gennemførelsen af forordningen, navnlig ved at anvende Rådets afgørelse 1999/468/EF om udvalgsproceduren, hvorefter medlemsstaternes repræsentanter og Europa-Kommissionen deltager i beslutningsprocessen.

2.2 Formålet med forslaget er at erstatte den nuværende forordning med en bedre lovgivning, der bygger på fire principper: forenkling, harmonisering, klarhed og et øget sikkerhedsniveau.

### 3. Generelle bemærkninger

3.1 Formålet med forslaget er at affatte retsreglerne klarere og at forenkle og harmonisere dem yderligere for at øge det overordnede sikkerhedsniveau inden for civil luftfart.

3.2 Erfaringen har vist, at forordningen er for detaljeret og bør forenkles.

3.3 Kommissionen anerkender subsidiaritetsprincippet, men mener, at det er ønskeligt, at sikkerhedsforanstaltningerne og -procedurerne bliver harmoniseret i højere grad, end tilfældet er nu.

3.4 Det har resulteret i 25 forskellige nationale ordninger med deraf følgende fare for, at konkurrencevilkårene fordrejes og luftfartsindustrien forhindres i at udnytte det indre markedes muligheder.

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

3.6 Ifølge Kommissionen er det yderst vigtigt at kunne reagere hurtigt på baggrund af det stadigt skiftende trussels- og risikobillede for at forbedre det overordnede sikkerhedsniveau.

3.7 Ifølge Kommissionens opfattelse er det ikke hensigtsmæssigt, at detaljerede sikkerhedsforanstaltninger og -procedurer er offentligt tilgængelige. Dette problem kan løses, ved at driftsmæssige detaljerede bestemmelser anbringes i gennemførelsesbestemmelserne. EØSU ønsker at understrege, at det er vigtigt at tage højde for bevægelseshæmmede personers særlige situation i disse nye fælles regler i tråd med EØSU's henstillinger herom i en nylig udtalelse. Sikkerhedskontrol og andre sikkerhedsmæssige foranstaltninger kan, på trods af at de er lovlige og nødvendige, skabe yderligere hindringer og begrænse rettighederne for bevægelseshæmmede personer, hvilket er i modstrid med Kommissionens seneste bestræbelser på at sikre, at handicappede og bevægelseshæmmede personer har samme muligheder som alle andre ved flyrejser.

3.8 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 fastsætter fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart. Formålet med forslaget er at erstatte denne retsakt.

3.9 Forordning (EF) nr. 2320/2002 vil derved blive erstattet med en mere enkel og klar forordning, der fastlægger generelle principper.

3.10 Den eneste yderligere beføjelse, der ønskes opnået, vedrører regler for sikkerhedsforanstaltninger om bord. Der er tale om så forskellige spørgsmål som adgang til cockpittet, uregerlige passagerer og sikringsofficerer om bord. EØSU anbefaler,

at der kun bruges sikringsofficerer under ganske særlige omstændigheder.

3.11 Kravet om sikkerhedsprogrammer afspejler den nuværende bedste praksis i luftfartssektoren og er dermed ikke en betydelig byrde for luftfartsindustrien eller myndighederne. For Fællesskabets luftfartsselskabers vedkommende bør de godkendes af luftfartsselskabets nationale myndigheder og anerkendes gensidigt af de andre medlemsstater.

3.12 Ifølge artikel 13 er medlemsstaterne forpligtet til ved hjælp af et nationalt kvalitetskontrolprogram at overvåge, at reglerne overholdes.

3.13 I henhold til artikel 14 kan Kommissionen foretage inspektioner af bl.a. EU-lufthavne.

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

3.15 Dette mål bør nås ved, at der fastlægges fælles regler og normer for luftfartssikkerheden og indføres mekanismer for kontrol med, at de overholdes.

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

3.17 Da der er behov for større fleksibilitet i forbindelse med vedtagelsen af sikkerhedsforanstaltninger og -procedurer, således at der kan tages højde for nye risikovurderinger og indføres nye teknologier, bør den nye lovgivning kun fastsætte grundprincipperne for, hvad der skal gøres for at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger.

3.18 Der bør med den nye retsakt fastsættes sikkerhedsforanstaltninger til anvendelse om bord på fly, der tilhører luftfartsselskaber i Fællesskabet, og under disse selskabers flyvninger.

### 4. Særlige bemærkninger

Følgende punkter bør overvejes i forbindelse med gennemførelsen af lovgivningen

4.1 Det er vigtigt at fastlægge fælles normer for forbudte genstande, således at forvirring og uenighed i forbindelse med sikkerhedskontrol forhindres.

4.2 Begrebet »kontinuerlig stikprøvekontrol«, der nævnes i bilaget til den foreslåede forordning, er ikke defineret. Det er vigtigt at definere begrebet for at sikre, at dette princip, når det bruges om sikkerhedskontrol, fortolkes ens i hele Europa.

4.3 Myndighederne i en medlemsstat bør kun på basis af en risikovurdering indføre strengere foranstaltninger som reaktion på specifikke terrortrusler. Indførelsen af strengere foranstaltninger er i modstrid med målet om at harmonisere sikkerhedsforanstaltningerne inden for civil luftfart i hele EU og skabe et »one-stop security«-område. De supplerende forebyggende eller afskrækkende sikkerhedsforanstaltninger, som en medlemsstat fremover måtte kræve indført, skal træffes i fuldt samråd med lufthavsoperatøren, og den pågældende medlemsstat bør finansiere de supplerende sikkerhedsforanstaltninger som led i regeringens nationale forpligtelse til at beskytte borgerne mod terrorhandlinger.

4.4 Nogle luftfartselskaber tillader ikke brugen af stålbestik, fx knive og gafler, mens det er tilladt i andre, og man bør derfor tilskynde til en harmonisering inden for alle luftfartselskaber.

4.5 Sakse og neglefiler m.m. er forbudte genstande, mens glasflasker er tilladte i et luftfartøj. Der er dog tale om farlige våben, særligt når de slås itu. Det foreslås derfor, at alle toldfrie flasker og de flasker, der transporteres i et luftfartøj, er af plastic. I modsat fald bør de opbevares i luftfartøjets lastrum sammen med den øvrige bagage. En sådan regel skal aftales på internationalt plan, inden den indføres.

4.6 Det er vigtigt, at besætningsmedlemmerne opbevarer sikkerhedsudstyr, såsom ildslukkere og brandøkser, i aflåste skabe, og at passagererne ikke har direkte adgang til dem.

4.7 Luftfartselskaber bør om muligt anvende forstærkede lastrum til bagage for at beskytte luftfartøjet mod bombesprængninger som det, der fandt sted på et El Al-fly.

4.8 Nationale myndigheder bør i sikkerhedsøjemed nøje overvåge den mængde alkohol, som serveres til passagerer, som skaber alkoholrelaterede sikkerhedsproblemer.

4.9 Mens adgangen til cockpittet er beskyttet af en forstærket dør, vil en flykaprer kunne få adgang gennem den tynde væg i toiletkabinen, der ofte er anbragt bag ved cockpittet. Det er derfor nødvendigt at forstærke denne væg.

4.10 Artikel 11 bør omfatte luftfartselskaber og speditører, der ofte udfører sikkerhedsopgaver.

4.11 Med hensyn til bilagets Del 11 bør alle sikkerhedsinstruktører gennemgå deres uddannelse på godkendte uddannelsessteder, såsom det europæiske institut for sikkerhedsuddannelse (EASTI), for at modulerne for sikkerhedsuddannelse i Organisationen for International Civil Luftfart kan standardiseres. Det bør være et krav, at nationale myndigheder opretter nationale uddannelsesprogrammer i samarbejde med kvalificerede instruktører fra EASTI.

4.12 Hvad angår bilagets Del 4, punkt 4.3, og det stigende antal udviste personer m.m., bør det være et krav, at nationale myndigheder fastsætter en minimumsfrist for meddelelsen om udvisning, således at luftfartselskabet/lufthavnen/flypersonalet kan forberede transporten af potentielt uregerlige passagerer, når en kommerciel ruteflyvning er involveret.

Bruxelles, den 20. april 2006

Anne-Marie SIGMUND

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

---