

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 300/2008

af 11. marts 2008

om fælles bestemmelser om sikkerhed 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 Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale 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).

(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 kan tages højde for nye sikkerhedsvurderinger 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 tilhører luftfartsselskaber i Fællesskabet, 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 relevante sikkerhedsaspekter 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.
- (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 nationalt program for sikkerhed inden 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.
- (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 reglerne om luftfartssikkerhed, herunder bestemmelser vedrørende transport af farligt gods.

⁽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).

- (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 bringer den civile luftfarts sikkerhed 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:
- fælles regler og fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed
 - mekanismer for kontrol med overholdelsen.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning gælder for:
- alle lufthavne eller dele af lufthavne på en medlemsstats område, der ikke udelukkende anvendes til militære formål

- alle operatører, herunder luftfartsselskaber, der yder tjenester til de i litra a) omhandlede lufthavne
 - 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:

- »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
- »luftfartssikkerhed«: 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
- »operatør«: en person, organisation eller virksomhed, der varetager eller tilbyder at varetage lufttrafik
- »luftfartsselskab«: et lufttransportsselskab med en gyldig licens eller tilsvarende attest
- »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⁾
- »enhed«: en person, organisation eller virksomhed, men ikke en operatør
- »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
- »screening«: anvendelse af tekniske eller andre midler til at identificere og/eller opdage forbudte genstande

⁽¹⁾ EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

- 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
- 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 adgangs-kontrol er adskilt fra security-beskyttede områder eller, hvis det demarkerede område selv er et security-beskyttet område, fra andre security-beskyttede områder i en lufthavn
- 15) »baggrundskontrol«: registreret kontrol af en persons identitet, herunder enhver kriminel baggrund, som led i vurderingen af, om personen bør have uledsaget adgang til security-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 lastrummet 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 luftfartsselskab
- 24) »post«: forsendelser af breve og andre forsendelser, undtagen luftfartsselskabers post, der håndteres af og afsendes til post-tjenester 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 sikkerhedskontrollen
- 27) »kendt befragter«: 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 befragter«: 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 luftfartøjer, der transporterer henholdsvis fragt eller post
- 29) »flysikkerhedscheck«: 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
- 30) »flysikkerhedskontrol«: 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 forudsat 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, fysikkerhedscheck og fysikkerhedskontrol
- e) kriterier for anerkendelse af ækvivalensen af tredjelandes sikkerhedsnormer
- f) betingelser for screening og anden sikkerhedskontrol af fragt og post samt processen for godkendelse eller udpegelse af sikkerhedsgodkendte fragtagenter, kendte befragtere og registrerede befragtere
- g) betingelser for screening eller anden sikkerhedskontrol af luftfartsselskabers post og luftfartsselskabers materialer
- h) betingelser for screening og anden sikkerhedskontrol 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 sikkerhedskontrol, 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 forskriftsproceduren 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, fysikkerhedscheck og fysikkerhedskontrol
- 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 befragtere og registrerede befragtere og de forpligtelser, som skal opfyldes af disse
- g) krav og procedurer for sikkerhedskontrol 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 sikkerhedskontrol
- l) tekniske specifikationer og procedurer for godkendelse og brug af sikkerhedsudstyr, og
- m) krav og procedurer i forbindelse med håndtering af potentielt uregelmæssige passagerer.

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, 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.

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 et aftalememorandum om revision med Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) for at undgå overlappning 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.

*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. Specifikationerne 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 om nødvendigt kan træffe de nødvendige 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.

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***Kommissionens inspektion**

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

Ekspertergruppe vedrørende luftfartssikkerhed (Stakeholders' Advisory Group)

Uden at foregribe det i artikel 19 omhandlede udvalgs rolle ned sætter Kommissionen en ekspertergruppe 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 ekspertergruppen 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 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.

Udfærdiget i Strasbourg, den 11. marts 2008.

På Europa-Parlamentets vegne
H.-G. PÖTTERING
Formand

På Rådets vegne
J. LENARČIČ
Formand

BILAG

**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 zoner i security-beskyttede områder.

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 have gennemgået en baggrundskontrol 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 passerer ind i en kritisk zone i et security-beskyttet område, således at det forhindres, at forbudte genstande kommer ind i disse zoner.

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.

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
 - b) hvis de ikke kommer i kontakt 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.
2. Screenede afgående passagerer må ikke komme i kontakt 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.

4.3. **Potentielt uregerlige passagerer**

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

5.3. **Sammenkædning af bagage**

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 sikkerhedskontrol.

6. FRAGT OG POST

6.1. **Sikkerhedskontrol af fragt og post**

1. Al fragt og post skal underkastes sikkerhedskontrol, 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 befragter eller en registreret befragter selv har gennemført en sådan kontrol eller har bekræftet og indestår for, at sikkerhedskontrollen er gennemført.
2. Transferfragt og -post skal underkastes en alternativ sikkerhedskontrol, som skal beskrives nærmere i en gennemførelsesretsakt.
3. Sikkerhedskontrol 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 sikkerhedskontrollen 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 sikkerhedskontrollen, skal screenes.

7. LUFTFARTSSELSKABERS POST OG MATERIALER

Luftfartsselskabers post og materialer skal underkastes sikkerhedskontrol 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 sikkerhedskontrol 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 lufthavnes security-beskyttede områder, herunder varer til afgiftsfrie butikker og restauranter, skal underkastes sikkerhedskontrol for at forhindre, at forbudte genstande bringes ind i disse områder.

10. SIKKERHEDSFORANSTALTNINGER UNDER FLYVNINGEN

1. Uden at gældende regler for flyvesikkerheden berøres:

- a) skal uvedkommende forhindres i at komme ind i cockpittet under flyvningen
- b) skal der træffes behørig sikkerhedsforanstaltninger over for potentielt ureglerlige 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 sikkerhedskontrol, 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 sikkerhedskontrol skal overholde de fastsatte specifikationer og garantere, at den pågældende sikkerhedskontrol kan udføres.
