

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs Udtalelse om Flysikkerhed for passagerer Initiativudtalelse

(2009/C 100/07)

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 17. januar 2008 i henhold til forretningsordenens artikel 29, stk. 2, at udarbejde en initiativudtalelse om

Flysikkerhed for passagerer.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsområdet, som udpegede Thomas McDONOGH til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 24. september 2008.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 448. plenarforsamling den 21., 22. og 23. oktober 2008, mødet den 23. oktober 2008, følgende udtalelse med 94 stemmer for og 2 hverken for eller imod:

1. Anbefalinger

1.1. EØSU anbefaler, at der udarbejdes særlige standarder for sikkerhedstjenester for luftfarten, som skal være ens på det højeste mulige niveau, i tilgift til de almindelige juridiske standarder, som er gældende for Fællesskabets tilgang til sikkerheden for civil luftfart.

1.2. Tjenesteudbydere bør efter EØSU's mening udelukkes fra luftfartssikkerhedsaktiviteter, hvis de f.eks. er under konkurs eller likvidation, står over for at blive erklæret konkurs, er dømt for et strafbart forhold, der rejser tvivl om deres faglige hæderlighed, i forbindelse med udøvelsen af deres erhverv har begået en alvorlig fejl, ikke har opfyldt deres forpligtelser med hensyn til betaling af bidrag til sociale sikringsordninger eller skatter og afgifter, har afgivet urigtige oplysninger eller har undladt at indgive oplysninger af relevans for udbuddet eller bevis for optagelse i det faglige register, hvis det er foreskrevet i den nationale lovgivning. Leverandører af luftfartssikkerhed skal desuden råde over en intern rekrutteringsmekanisme, sikre tilstrækkelig uddannelse af personalet, og kunne bevise, at de er forsikret mod eventuelle erstatningskrav som følge af gennemførelsen af kontrakten.

1.3. EØSU anbefaler, at der indføres et juridisk bindende, fælles antal undervisningstimer og en pakke af obligatorisk, praktisk uddannelse for sikkerhedspersonale i alle EU's 27 medlemsstater.

1.4. Foranstaltningerne skal ifølge EØSU være klare og koncise.

1.5. EØSU finder det nødvendigt, at flyselskaber, lufthavne og sikkerhedsleverandører informeres om gennemførelsen af lovgivning, der omfatter sikkerhedsforanstaltninger, og at man under strenge forholdsregler giver flyselskaber, lufthavne og sikkerhedsleverandører direkte adgang til disse.

1.6. Ikke-følsomme dele af gennemførelseslovgivning omfattende sikkerhedsforanstaltninger, som pålægger passagerne

pligter eller begrænser deres rettigheder, skal ifølge EØSU offentliggøres i EU-tidende, og en gennemgang af disse sikkerhedsforanstaltninger hvert halve år er et nødvendigt krav i Fællesskabets retsorden.

1.7. EØSU anmoder Kommissionen om at træffe foranstaltninger vedrørende erstatning til ofre for kriminelle handlinger, f.eks. terrorhandling, inden for luftfarten.

1.8. Der skal træffes foranstaltninger, som kan fremme anerkendelse og udvikling af en karriere inden for sikkerhed.

1.9. Foranstaltninger skal hindre overflødig sikkerhedskontrol ved at gennemføre »One-Stop-Security«-princippet overalt i EU. Anerkendelse af tredjelandes sikkerhedsforanstaltninger skal fremmes.

1.10. Foranstaltninger skal udvikle en skræddersyet innovativ tilgang, der muliggør differentierede sikkerhedsforanstaltninger for besætning og passagerer, uden at det går ud over sikkerheden.

1.11. EØSU mener, at luftfartssikkerhed bør prioriteres højt ved tildeling af midler til forskning i sikkerhed.

1.12. Kommissionen skal foretage en uafhængig vurdering af teknologier og teknologikrav. Der skal efter EØSU's mening fastsættes standarder for de teknologier, der anvendes inden for luftfartssikkerhed, og oprettes et centralt register over godkendte leverandører på grundlag af denne uafhængige vurdering.

1.13. EØSU mener, at medlemsstaterne i højere grad bør samordne deres kamp mod terrorisme og organiseret kriminalitet. Endvidere skal strengere foranstaltninger på nationalt niveau, som indebærer forpligtelser eller begrænser rettighederne for passagerne, baseres på risikovurderinger og tage hensyn til den menneskelige værdighed. De skal tages op til revision hvert halve år og formidles klart til de rejsende.

2. Indledning

2.1. I kølvandet på de tragiske hændelser den 11. september 2001 vedtog man Europa-Parlamentets og Rådets rammeforordning om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart⁽¹⁾. Forordningen indeholder de vigtigste bestemmelser og fælles standarder for Fællesskabets tilgang til sikkerhed inden for civil luftfart. Mens Fællesskabets lovgivning fastsætter fælles grundlæggende standarder, giver den medlemsstaterne (og de enkelte lufthavne) mulighed for at fastsætte højere standarder, fordi risikoen for terrorangreb ikke er den samme i alle medlemsstater, lufthavne og luftfartsselskaber.

2.2. Kommissionen indledte i 2005 en revision af rammeforordningen vedrørende luftfartssikkerhed⁽²⁾. Medlemmerne af Europa-Parlamentet og Rådet nåede til enighed den 11. januar 2008. Som resultat heraf blev en ny rammeforordning nr. 300/2008⁽³⁾ vedtaget den 11. marts 2008. Formålet med revisionen var at affatte retsreglerne klarere og at forenkle og harmonisere dem yderligere for at øge det overordnede sikkerhedsniveau inden for civil luftfart.

2.3. Det er vigtigt at udnytte den ekstra opmærksomhed på området, som revisionen af forordningen har skabt, eftersom der er tale om et grundlæggende skift i reglerne vedrørende luftfartssikkerhed. Den fælles transportpolitik hører til de allerførste fælles europæiske politikker. Lufttransport er af vital betydning for Det Europæiske Fællesskabs målsætning om fri bevægelighed for personer og varer. At en person fra én medlemsstat kan rejse frit i en anden medlemsstat, indebærer, at personen beskyttes mod overlast. Hvis lufttransportsystemet bryder sammen (f.eks. som følge af et terrorangreb), vil det have negative konsekvenser for hele den europæiske økonomi. Sikkerhed er derfor et nøgleelement for lufttransportens succes.

2.4. På trods af adskillige initiativer inden for luftfartssikkerhed dækkes grundlæggende bekymringer hos passagerer, flyselskaber, lufthavne og sikkerhedsleverandører ikke i den nuværende rammelovgivning. Luftfartssektoren har brug for omfattende, harmoniserede foranstaltninger, der er klarere end i dag. Det overordnede formål med luftfartspolitikken skal derfor være at skabe en klar, effektiv og gennemsigtig lovgivningsramme og sørge for sikkerhed med et menneskeligt ansigt.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart, EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1.

⁽²⁾ KOM(2003) 566, Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart, EUT C, 2004, s. 96.

⁽³⁾ 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, EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.

3. Private sikkerhedsleverandører skal certificeres

3.1. Eftersom luftfartssikkerhed er af afgørende betydning for lufttransportsystemet, er det nødvendigt at etablere særlige standarder for luftfartssikkerhedstjenester ud over de fælles lovmæssige standarder, som ligger til grund for Fællesskabets tilgang til sikkerhed for civil luftfart. I praksis udvælges private sikkerhedsleverandører ofte udelukkende på grundlag af laveste pris på trods af opgavernes følsomme karakter. Ny bindende lovgivning, der inkorporerer sådanne specifikke standarder, skal være retningsgivende for udvælgelse og indgåelse af kontrakter med luftfartssikkerhedsleverandører på basis af kvalitetskriterier.

3.2. Udvalgte og indgåelse af kontrakt med luftfartssikkerhedsleverandører skal bl.a. omfatte sikkerhedsleverandørens finansielle og økonomiske kapacitet, finansielle gennemsigthed, faglige kvalifikationer og tekniske kapacitet, hvilket alt sammen skal bidrage til at forbedre servicekvaliteten.

3.3. Den Europæiske Luftfartssikkerhedsorganisation har for nylig lanceret et selvreguleringsinitiativ gennem et kvalitetscharter med et bilag om faglig uddannelse af privat sikkerhedspersonale. Principperne i dette dokument kan tjene som basis for certificering af alle private luftfartssikkerhedsselskaber og vise branchens vilje til at levere løsninger af høj kvalitet.

3.4. EØSU foreslår, at der indføres juridisk bindende kvalitetskriterier for private luftfartssikkerhedsleverandører. Tjenesteudbydere kan udelukkes fra luftfartssikkerhedsaktiviteter, hvis de f.eks. er under konkurs eller likvidation, står over for at blive erklæret konkurs, er dømt for et strafbart forhold, der rejser tvivl om deres faglige hæderlighed, i forbindelse med udøvelsen af deres erhverv har begået en alvorlig fejl, ikke har opfyldt deres forpligtelser med hensyn til betaling af bidrag til sociale sikringsordninger eller skatter og afgifter, har afgivet urigtige oplysninger eller har undladt at indgive oplysninger af relevans for udbuddet eller bevis for optagelse i det faglige register, hvis det er foreskrevet i den nationale lovgivning. Leverandører af luftfartssikkerhed skal desuden råde over en intern rekrutteringsmekanisme, sikre tilstrækkelig uddannelse af personalet, og kunne bevise, at de er forsikret mod eventuelle erstatningskrav som følge af gennemførelsen af kontrakten.

3.5. EØSU slår desuden til lyd for, at der indføres et juridisk bindende, fælles antal undervisningstimer og en pakke af obligatorisk, praktisk uddannelse for sikkerhedspersonale i alle EU's 27 medlemsstater.

4. Anerkendelse af kontrol af sikkerhedsmedarbejderes baggrund

4.1. Inden ansættelsen skal sikkerhedspersonale ifølge den nuværende og kommende rammeforordning om luftfartssikkerhed gennemgå en særlig uddannelse og en baggrundskontrol. Det er afgørende vigtigt, at en kommende sikkerhedsagent ikke har eller har haft forbindelse til potentielle terroristgrupper eller kriminelle grupper, da de jo udgør et nøgleelement i luftfartssikkerhedssystemet.

4.2. Baggrundskontrol foretages i øjeblikket af nationale myndigheder, som regel justitsministeriet eller indenrigsministeriet, med gyldighed for den pågældende stats territorium. Der er således ikke nogen gensidig anerkendelse af grundlæggende krav fra størstedelen af medlemsstaternes side. Emnet er især vigtigt i lyset af arbejdstagernes mobilitet — en grundlæggende frihedsret, som blev knæsat i Rom-traktaten.

4.3. EØSU opfordrer Rådet og Kommissionen til at reflektere over dette spørgsmål inden for rammerne af deres beføjelser vedrørende retligt og politimæssigt samarbejde.

5. One-Stop Security

5.1. Hovedformålet med at tildele EU beføjelser på området luftfartssikkerhed var at etablere en fælles europæisk regelramme, som kan anvendes konsekvent i hele EU. Eftersom alle regler, der udvikles på EU-niveau, skal gennemføres i alle medlemsstater ville gensidig anerkendelse af EU-sikkerhedsstandarder blandt medlemsstaterne være en logisk konsekvens — det er det, der menes med begrebet »One-Stop Security«. Passagerer, bagage og gods, der transporteres fra en medlemsstat til en anden, skal anses for sikker og skal derfor ikke underkastes en ny sikkerhedsscreening på EU-transitstedet før bestemmelsesstedet.

5.2. Princippet om »One-Stop Security« har opnået anerkendelse på EU-niveau og styrkes yderligere med den nye ramme-lovgivning om luftfartssikkerhed. Medlemsstaternes gensidige anerkendelse af sikkerhedsstandarder er dog et uafsluttet kapitel i EU. Med den begrundelse, at ikke alle medlemsstater er lige truede, har visse af dem indført strengere sikkerhedsforanstaltninger for at formindske den særlige risiko, de står over for.

5.3. Ikke-ankendelse af sikkerhedsstandarder i EU indebærer en mangedobling af redundant kontrol, som ikke alene medfører ekstra forsinkelser og omkostninger for flyselskaberne, men også lægger beslag på ressourcer, som hellere skulle anvendes til beskyttelse af mere følsomme dele.

5.4. Princippet om »One-Stop Security«, som skal indføres i hele EU, skal også overvejes over for andre lande. Der er ingen grund til, at fly, der kommer fra lande med avancerede luftfartssikkerhedssystemer, som f.eks. USA og Israel, skal opfattes som »ikke sikre«. Gensidig anerkendelse af standarder skal også være mulig med ligesindede lande, hvilket vil bidrage til et afbalanceret globalt sikkerhedssystem, hvor indsatsen er rettet mod de områder, hvor truslen er reel.

5.5. EØSU opfordrer derfor Kommissionen til at sikre, at princippet om »One-Stop Security« gennemføres med stor grundighed i EU, og at ethvert fly, som kommer fra en anden EU-medlemsstat, anses for sikkert. Kommissionen tilskyndes også kraftigt til at fremskynde anerkendelsen af tredjelands sikkerhedsstandarder, når disse kan regnes for at være af lige så høj kvalitet med særlig vægt på USA.

6. Differentiering

6.1. Eftersom prognoserne peger på en betydelig vækst i passagerlufttransporten i de kommende år, er den nuværende screening af passagerer og bagage ikke nogen holdbar model. For øjeblikket screenes alle passagerer på samme måde og skal alle gennemgå den samme sikkerhedskontrol. Denne besværlige proces er det vigtigste kritiskpunkt fra passagerer, der bliver bedt om at evaluere deres rejseerfaringer. Passagerernes utilfredshed understøttes af det faktum, at langt de fleste rejsende ikke udgør nogen risiko for hverken lufthavnen eller flyet.

6.2. De ressourcer, der er til rådighed for sikring af luftfartssikkerheden, er meget små. Først skal skelnes mellem, hvad der er sandsynligt og hvad der er muligt. Hele systemets troværdighed ligger i dets evne til at imødegå potentielle trusler. Det skal ikke forsøge at dække alle mulige risici 100%. Identifikationen af potentielle trusler skal baseres på en vurdering af truslen selv plus de risici, som tages ved at træffe passende modforanstaltninger.

6.3. EØSU opfordrer Kommissionen til at overveje en tilgang, hvor systematisk sikkerhedskontrol af passagerer erstattes af en proaktiv differentiering af passagerer gennem en kombination af informationsindsamling og stikprøver med en afskrækkende virkning.

7. Tildeling af forsknings- og udviklingsmidler på sikkerhedsområdet

7.1. EØSU hilser bevillingen på 1,2 mia. euro til forskning i sikkerhed i det 7. rammeprogram velkommen. Luftfartssikkerhed skal betragtes som højt prioriteret i forbindelse med fordelingen af midlerne, fordi luftfartssektoren må slås med stigende omkostninger og fordi den har stor betydning for samfundet i bred forstand. Det er endvidere af afgørende betydning, at de udvalgte projekter falder i tråd med den politik, som føres, og at der stilles midler til rådighed for den nødvendige forskning på området, f.eks. forskning i teknikker, der anvendes til at påvise flydende sprængstoffer eller andre afslørings teknikker så som anvendelse af biometriske data.

7.2. EØSU opfordrer derfor Kommissionen til at samordne sit arbejde internt med henblik på en maksimal udnyttelse af de økonomiske ressourcer, som skatteyderne betaler.

7.3. EØSU henstiller endvidere til Kommissionen, at den afsætter midler til uafhængig vurdering af teknikker og tekniske krav. Der skal fastsættes standarder for de teknologier, der anvendes inden for luftfartssikkerhed, og oprettes et centralt register over godkendte leverandører på grundlag af denne uafhængige vurdering.

8. Problemer med at tiltrække og fastholde sikkerheds-personale

8.1. I nogle medlemsstater har lufthavne og sikkerhedsleverandører haft store problemer med at ansætte sikkerheds-personale. Det er naturligt, at ansættelseskravene er blevet større i betragtning af disse agents betydningsfulde rolle. Antallet af ansøgere indskrænkes, når der ud over en »ren« baggrund stilles krav om evne til at tale et eller flere fremmedsprog samt et vist uddannelsesniveau, så agenten kan forstå procedurerne og tackle konflikter mellem passagererne.

8.2. Et andet problem, som opstår efter ansættelsen og en grundig efteruddannelse, er store vanskeligheder med at fastholde personalet. Det er nødvendigt med fleksible arbejdstider. Men dette sammen med et konstant pres og en relativt lille løn, gør, at jobbet som sikkerhedsagent ikke fremstår som særlig attraktivt i manges øjne. Det er endvidere klart, at manglen på social anerkendelse og karrieremuligheder fører til tab af ekspertise i denne sektor.

8.3. Efter EØSU's mening kan Kommissionen spille en vigtig rolle på dette sociale område ved at styrke fordelene ved at arbejde som sikkerhedsagent i hele EU, især ved at give disse job en højere status.

9. Ansvarlighed

9.1. Luftfartsindustrien investerer i levering af tjenesteydelser af høj kvalitet, men mødes med hindringer, der udelukker et klart billede af lovgivningens krav, hvilket besværliggør en god implementering.

9.2. Efter EØSU's opfattelse skal foranstaltningerne være entydige og formuleres så enkelt, som det overhovedet er muligt. I dag er reglerne ofte spredt over forskellige lovtekster med et væld af undtagelser. Resultatet er et indviklet sæt af krav, som ikke bidrager til effektivitet, men i stedet giver personalet mere stress og skaber forsinkelser og besvær for de rejsende.

9.3. Sikkerhedsforanstaltningernes slutbrugere, dvs. flyselskaber, lufthavne og sikkerhedsleverandører, der gennemfører foranstaltningerne, har ikke direkte adgang til disse regler. Afgørende tjenesteleverandører som flyselskaber, lufthavne og sikkerhedsleverandører forventes at overholde reglerne, selv om de ikke informeres direkte om dem, eftersom EF-traktatens artikel 254 fastslår, at lovgivning skal offentliggøres i EU-tidende og det er absurd at forvente af serviceudbydere at anvende regler, som de ikke forventes at kende. I den verserende sag C-345/06, kendt som »Heinrich-sagen« har generaladvokat Sharpston afgivet en udtalelse, der synes at lade forstå, at der ikke findes nogen gennemførelsesbestemmelser for luftfartssikkerhed. Ifølge generaladvokaten er den manglende offentliggørelse af bilaget til forordning nr. 2320/2002 (offentliggørelsen trækkes med fuldt overlæg i langdrag), der bl.a. indeholder en liste over, hvilke genstande der er forbudt i håndbagagen, en forsømmelse, der er så alvorlig, at den ikke kan accepteres af Fællesskabets retssystem. ⁽¹⁾

9.4. Derfor anbefaler EØSU klar og direkte information til luftfartsselskaber, lufthavne og sikkerhedsleverandører, som skal anvende sikkerhedsforanstaltninger, om disse foranstaltninger og dermed, at der gives direkte adgang til reglerne for luftfartsselskaber, lufthavne og sikkerhedsleverandører til luftfarten, men under strenge betingelser. Det bidrager ikke til service af høj kvalitet, hvis private sikkerhedsleverandører skal implementere sikkerhedsforanstaltninger og til en vis grad være ansvarlige for implementeringen, uden at de har mulighed for at modtage direkte information. I betragtning af at det er nødvendigt, at disse regler forbliver strengt fortrolige, må specifikke betingelser, der garanterer fortroligheden, fastsættes og støttes. EØSU anbefaler desuden offentliggørelsen af ikke-følsomme dele af gennemførelsesbestemmelserne til forordning 2320/2002, som pålægger passagererne pligter og begrænser deres rettigheder, i EU-tidende i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 254, og at sikkerhedsforanstaltninger, som pålægger passagererne forpligtelser og begrænser deres rettigheder, tages op til revision hvert halve år. EØSU erkender, at medlemsstaterne som følge af den variable risiko skal have kompetence til at indføre strengere foranstaltninger. EØSU mener ikke desto mindre, at medlemsstaterne i højere grad må samordne deres kamp mod terrorisme og organiseret kriminalitet. Endvidere skal strengere foranstaltninger på nationalt niveau, som indebærer forpligtelser eller begrænser rettighederne for passagerne, baseres på risikovurderinger og tage hensyn til den menneskelige værdighed. De skal tages op til revision hvert halve år og formidles til de rejsende.

10. Følgerne af et terrorangreb

10.1. Et af Det Europæiske Fællesskabs mål er fri bevægelighed for personer og varer. Det Europæiske Fællesskab har desuden forpligtet sig til at skabe en fælles transportpolitik og til at beskytte menneskerettigheder som retten til liv og ejendom.

⁽¹⁾ Udtalelse af generaladvokat Eleanor Sharpston i sag nr. C-345/06, 10. april 2008, www.curia.europa.eu

10.2. I Cowan-sagen ⁽¹⁾ slog EF-domstolen fast, at fællesskabslovgivningen giver en person ret til at rejse til en anden medlemsstat. At denne person nyder samme beskyttelse mod fortræd som statsborgere og bosiddende i den pågældende medlemsstat er en naturlig følge af den fri bevægelighed. Rådet har med direktiv 2004/80/EF føjet hertil, at foranstaltninger, der kan fremme erstatning til ofre for kriminelle handlinger, udgør en del af gennemførelsen af denne målsætning. Principperne skal gælde for ofre for et terrorangreb inden for luftfartssektoren.

10.3. På samlingen i Tammerfors den 15. - 16. oktober 1999 fremsatte Det Europæiske Råd ønske om minimumsstandarder for beskyttelse af ofre for kriminalitet, navnlig for så vidt angår ofrenes adgang til retsvæsenet og deres ret til skadeserstatning, herunder betaling af sagsomkostninger.

10.4. Eftersom luftfartsselskaber, lufthavne og sikkerhedsbranchen investerer i tjenester af høj kvalitet gennem forskning og bidrager til et sikkert samfund, men ikke besidder den sidste generelle kompetence til at forebygge terrorangreb, er det vigtigt for EU at tage initiativ til at støtte ofrene efter et terrorangreb.

10.5. Der eksisterer i dag ingen EU-bestemmelser for erstatning til ofre for et terrorangreb. Ofrene er ofte afhængige af udfaldet af retssager og kulanceerstatninger fra medlemsstaterne. På grund af de manglende fælles EU-regler er det de nationale erstatningsordninger, der gælder, hvilket er utilfredsstillende, da de ikke sikrer borgerne mod de langsigtede følger af terrorangreb. Et eksempel herpå kunne være, at ofre, der kræver erstatning, skal gennem langvarige retssager mod terrorister, som enten kan være svære at finde frem til eller som måske ikke har de fornødne finansielle midler til at give ofrene erstatning. Endvidere risikerer de forskellige aktører

som flyselskaber, lufthavne og private sikkerhedsleverandører derfor sagsanlæg med et potentielt ubegrænset erstatningsansvar på grundlag af de nationale erstatningsordninger. De eksisterende forsikringsløsninger er utilstrækkelige, eftersom flyselskaber, lufthavne og private sikkerhedsleverandører bebyrdes med høje forsikringspræmier på trods af en begrænset dækning. Disse private aktører er selvfølgelig ikke i stand til at give den nødvendige erstatning til ofrene, og det er ikke hensigtsmæssigt at lade private aktører betale for aktioner, som er rettet mod statspolitik.

10.6 EØSU vil henlede opmærksomheden på EF-traktatens artikel 308, som giver Fællesskabet mulighed for at intervenere, når to betingelser er opfyldt. For det første skal handlingen være påkrævet for at virkeliggøre et af Fællesskabets mål. For det andet skal EF-traktaten ikke indeholde den fornødne hjemmel i en anden artikel.

10.7 Med dette in mente anbefaler EØSU som en mulig løsning, at der tages initiativ til at yde erstatning til ofre for terrorangreb på grundlag af EF-traktatens artikel 308. EU-handling er nødvendig for at opfylde målsætningen om fri bevægelighed for personer og varer, for at beskytte lufttransportsystemets gode funktion og for at beskytte borgernes ret til liv og ejendom.

10.8 I denne udtalelse opfordrer EØSU Kommissionen og Rådet til at anvende de samme principper som på andre områder (f.eks. nuklear energi og søtransport). Mere konkret: et fuldstændigt erstatningsansvar, som forvaltes og udelukkende kanaliseres gennem en enkelt aktør, hvis bæredygtighed beskyttes af en erstatningsordning i tre lag, dækket henholdsvis af en forsikring, en fond finansieret af alle relevante parter og en statsintervention.

Bruxelles, den 23. oktober 2008.

Mario SEPI

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

⁽¹⁾ EF-domstolen, Ian William Cowan mod Trésor public, sag. 186/87, www.curia.europa.eu