

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 25/2002

antagen av rådet den 28 januari 2002

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr .../2002 av den ... om införande av gemensamma regler för luftfartsskyddet av den civila luftfarten

(2002/C 113 E/02)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2 i detta,

med beaktande av rådets (transport) slutsatser av den 16 oktober 2001, särskilt punkt 9 i dessa,

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽⁴⁾, och

av följande skäl:

(1) De kriminella handlingar som begicks i New York och Washington den 11 september 2001 visar att terrorism är ett av de största hoten mot de demokratiska ideal samt de frihets- och fredsideal som utgör själva kärnan av Europeiska unionen.

(2) Genom att förhindra olagliga handlingar bör man inom den civila luftfarten alltid säkerställa skyddet för medborgarna inom Europeiska gemenskapen.

(3) Utan att detta påverkar tillämpningen av medlemsstaternas regler för nationell säkerhet och åtgärder som vidtas på grundval av avdelning VI i fördraget om Europeiska unionen, bör ett sådant mål uppnås genom att man antar lämpliga bestämmelser för luftfartspolitikerna genom vilka gemensamma grundstandarder fastställs som grundas på gällande rekommendationer i Europeiska civila luftfartskonferensens (ECAC) dokument 30. Verkställande befo-

genheter bör delegeras till kommissionen för att den skall anta detaljerade genomförandeåtgärder. För att olagliga handlingar skall förhindras bör vissa av dessa genomförandeåtgärder vara hemliga och inte offentliggöras.

(4) Denna förordning respekterar grundläggande rättigheter, och den följer de principer som erkänns bland annat i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

(5) Olika typer av civil luftfartsverksamhet omfattas inte nödvändigtvis av samma typ av hot. Det är därför nödvändigt att de detaljerade genomförandeåtgärderna anpassas till de särskilda villkor som gäller för varje verksamhetsområde, och till hur känsliga vissa åtgärder är.

(6) På små flygplatser kan tillämpningen av gemensamma grundstandarder vara oproportionerlig eller det kan vara omöjligt av objektiva praktiska skäl att tillämpa dessa. I sådana fall bör de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna ha möjlighet att vidta alternativa åtgärder som ger en adekvat skyddsnivå. Kommissionen bör undersöka huruvida dessa åtgärder är berättigade av objektiva praktiska skäl och huruvida de ger en adekvat skyddsnivå.

(7) I konventionen angående internationell civil luftfart, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 (Chicago-konventionen), anges minimistandarder för att garantera säkerheten inom den civila luftfarten.

(8) För att uppnå målen i denna förordning bör varje medlemsstat anta ett nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart samt ett motsvarande program för kontroll av verksamhetens kvalitet och ett utbildningsprogram.

(9) Med tanke på de många olika parter som medverkar i genomförandet av säkerhetsåtgärder på nationell nivå måste varje medlemsstat utse en enda lämplig myndighet som skall ansvara för att samordna och övervaka genomförandet av program för luftfartsskydd.

(10) Medlemsstaterna bör ges möjlighet att vidta strängare åtgärder.

(11) För övervakning av säkerhetsåtgärder krävs att det på nationell nivå inrättas lämpliga system för kontroll av verksamhetens kvalitet och att det organiseras inspektioner under kommissionens överinseende i syfte att verifiera att varje nationellt system är effektivt.

⁽¹⁾ EGT C 51 E, 26.2.2002, s. 221.

⁽²⁾ EGT C 48, 21.2.2002, s. 70.

⁽³⁾ Yttrandet avgett den 23 november 2001 (ännu ej offentliggjort i EGT).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 29 november 2001, rådets gemensamma ståndpunkt av den 28 januari 2002 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej offentliggjort i EGT).

- (12) De åtgärder som krävs för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (13) I ett gemensamt uttalande från utrikesministrarna för Konungariket Spanien och Förenade kungariket enades de två länderna den 2 december 1987 i London om arrangemang för bredare samarbete avseende användningen av Gibraltars flygplats. Dessa arrangemang har ännu inte trätt i kraft.
- (14) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden, dvs. att fastställa och på ett enhetligt sätt tillämpa lämpliga bestämmelser för luftfartspolitik inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför på grund av att denna förordning omfattar hela Europa bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel begränsas denna förordning till de gemensamma grundläggande standarder som krävs för att nå dessa mål för luftfartsskydd och går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Mål

1. Huvudsyftet med denna förordning är att införa och genomföra lämpliga gemenskapsåtgärder för att förhindra olagliga handlingar mot den civila luftfarten.
2. Ett annat syfte är att lägga grunden för en gemensam tolkning av motsvarande bestämmelser i Chicagokonventionen, särskilt bilaga 17 till denna.
3. De mål som anges i punkterna 1 och 2 skall uppnås genom
 - a) fastställande av gemensamma grundläggande standarder för åtgärder avseende luftfartsskydd, och
 - b) införande av lämpliga mekanismer för att övervaka att förordningen efterlevs.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med

1. *flygplats*: ett område i en medlemsstat som står öppet för kommersiell flygtransport,

2. *Chicagokonventionen*: konventionen angående internationell civil luftfart och bilagorna till denna, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944,
3. *luftfartsskydd*: en kombination av åtgärder och mänskliga och naturliga resurser som syftar till att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar.

Artikel 3

Räckvidd

1. De åtgärder som fastställs i denna förordning skall gälla för alla flygplatser som ligger på de territorier i medlemsstaterna som omfattas av fördraget.
2. Förordningens tillämpning när det gäller Gibraltars flygplats skall inte påverka Konungariket Spaniens respektive Förenade kungarikets rättsliga ställningar när det gäller suveränitetstvisten om det territorium på vilket flygplatsen ligger.
3. Denna förordning skall inte tillämpas på Gibraltars flygplats förrän arrangemangen i det gemensamma uttalande från Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets utrikesministrar som gjordes den 2 december 1987 har trätt i kraft. Spaniens och Förenade kungarikets regeringar kommer att informera rådet om datum för ikraftträdandet.

Artikel 4

Gemensamma standarder

1. De gemensamma grundläggande standarderna för åtgärder avseende luftfartsskydd anges i bilagan.
2. De åtgärder som krävs för att genomföra och tekniskt anpassa dessa gemensamma grundläggande standarder skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 9.2, varvid hänsyn skall tas till de olika typerna av verksamhet och till hur känsliga de åtgärder är som avser
 - a) specifikationer för och acceptansprovning av utrustning,
 - b) detaljerade förfaranden som innehåller känslig information,
 - c) detaljerade kriterier för undantag från säkerhetsåtgärder.
3. Den berörda myndigheten i en medlemsstat får, på grundval av en lokal riskbedömning och om tillämpningen av de säkerhetsåtgärder som anges i bilagan till denna förordning är opropor­tionerlig, eller där de inte kan genomföras av objektiva praktiska skäl, anta nationella säkerhetsåtgärder för att säkerställa en lämplig skyddsnivå på flygplatser:
 - a) med ett årligt genomsnitt på två kommersiella flygningar per dag, eller
 - b) med endast allmänflyg, eller

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.1.1999, s. 23.

c) med en kommersiell verksamhet som är begränsad till luftfartyg på mindre än 10 ton MTOW eller färre än 20 säten,

varvid hänsyn skall tas till sådana små flygplatsers särdrag.

Den berörda medlemsstaten skall informera kommissionen om dessa åtgärder.

4. Kommissionen skall undersöka om de åtgärder som en medlemsstat vidtar i enlighet med punkt 3 är berättigade av objektiva praktiska skäl och om de ger en adekvat skyddsnivå. Om åtgärderna inte uppfyller dessa kriterier skall kommissionen fatta ett beslut i enlighet med det förfarande som anges i artikel 9.3. I sådana fall skall medlemsstaten upphäva eller anpassa åtgärderna.

Artikel 5

Nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart

1. Inom tre månader efter det att denna förordning trätt i kraft skall varje medlemsstat anta ett nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart i syfte att säkerställa tillämpningen av de gemensamma normer som avses i artikel 4.1 och de åtgärder som skall antas enligt artikel 4.2 senast den dag som anges i åtgärderna.

2. Även om flera organ eller enheter inom en medlemsstat kan ansvara för luftfartsskydd, skall varje medlemsstat utse en lämplig myndighet som skall ansvara för att samordna och övervaka genomförandet av dess nationella säkerhetsprogram för civil luftfart.

3. Inom sex månader efter det att denna förordning har trätt i kraft skall varje medlemsstat kräva att dess behöriga myndighet skall säkerställa att ett nationellt program för kvalitetskontroll av luftfartsskyddet av den civila luftfarten utformas och genomförs så att det säkerställs att dess nationella säkerhetsprogram för civil luftfart fungerar effektivt.

4. Varje medlemsstat skall se till att dess flygplatser och flygföretag som tillhandahåller tjänster med utgångspunkt i den staten utarbetar, genomför och vidmakthåller säkerhetsprogram för flygplatser och flygföretag som är lämpliga för att uppfylla kraven i det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart. Dessa program skall godkännas av den behöriga myndigheten och övervakas av denna.

5. Varje medlemsstat skall kräva att den behöriga myndigheten säkerställer utformningen och genomförandet av ett nationellt utbildningsprogram avseende luftfartsskydd för civil luftfartssäkerhet.

Artikel 6

Strängare åtgärder

Medlemsstaterna får i överensstämmelse med gemenskapslagstiftningen vidta strängare åtgärder än de som fastställs i denna förordning. Så snart som möjligt efter det att dessa åtgärder

trätt i kraft skall medlemsstaterna underrätta kommissionen om åtgärdernas innehåll.

Artikel 7

Övervakning av efterlevnaden

1. Specifikationerna för det nationella säkerhetsprogrammet för kvalitetskontroll av luftfartsskyddet för civil luftfart som skall införas av medlemsstaterna skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 9.2. Detta program skall grunda sig på bästa metoder och göra det möjligt att snabbt upptäcka och avhjälpa brister. I varje program skall det föreskrivas att alla flygplatser som är belägna i den berörda medlemsstaten skall kontrolleras regelbundet under överinseende av den lämpliga myndighet som avses i artikel 5.2. Dessa granskningar skall utföras enligt en gemensam metod och skall utföras av granskare som är kvalificerade i enlighet med gemensamma kriterier.

2. Med början sex månader efter det att bestämmelserna i denna förordning har trätt i kraft i enlighet med artikel 12 skall kommissionen, i samarbete med den lämpliga myndighet som avses i artikel 5.2, utföra inspektioner, bland annat på ett lämpligt urval flygplatser, för att övervaka medlemsstaternas tillämpning av denna förordning. Vid dessa inspektioner skall hänsyn tas till information från nationella program för kvalitetskontroll av luftfartsskyddet för civil luftfart, särskilt rapporterna från utförda verksamhetskontroller. Förfarandena för att utföra sådana inspektioner skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 9.2.

3. De tjänstemän som kommissionen bemyndigar att utföra inspektioner i enlighet med punkt 2 skall, då de utövar sina befogenheter, kunna uppvisa ett skriftligt tillstånd, där ärendet och syftet med inspektionen anges samt det datum då inspektionen skall inledas. Kommissionen skall i god tid före inspektionen informera den berörda medlemsstaten om inspektionen och meddela namnen på de bemyndigade tjänstemännen.

Den berörda medlemsstaten skall underkasta sig inspektionen och se till att berörda organ och personer också underkastar sig inspektionen.

4. Kommissionen skall lämna inspektionsrapporterna till den berörda medlemsstaten, som inom tre månader från delgivningen skall redovisa de åtgärder som vidtagits för att avhjälpa eventuella brister. Rapporten och svaret från den lämpliga myndighet som avses i artikel 5.2 skall överlämnas till den kommitté som inrättats genom artikel 9.1.

Artikel 8

Spridning av information

1. Utan att det påverkar den allmänna rätten till tillgång till handlingar som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar ⁽¹⁾ skall

⁽¹⁾ EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

- a) åtgärder som avser
- i) specifikationer för och acceptansprovning av utrustning,
 - ii) detaljerade procedurer som innehåller känslig information,
 - iii) detaljerade kriterier för undantag från säkerhetsåtgärder, som avses i artikel 4.2,
- b) specifikationer som avses i artikel 7.1, och
- c) inspektionsrapporter och svar från medlemsstaterna som avses i artikel 7.4,

vara hemliga och inte offentliggöras. De skall endast göras tillgängliga för de myndigheter som avses i artikel 5.2, vilka skall lämna information om dessa endast till berörda parter som behöver få kännedom därom i enlighet med tillämpliga nationella regler för spridning av känslig information.

2. Medlemsstaterna skall i så stor utsträckning som möjligt och i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning behandla information som härrör från inspektionsrapporter och svar från medlemsstaterna som konfidentiell när den gäller andra medlemsstater.

3. Om det inte är uppenbart att inspektionsrapporterna och svaren skall eller inte skall röjas, skall medlemsstaterna eller kommissionen samråda med den berörda medlemsstaten.

Artikel 9

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté, som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha en företrädare för kommissionen som ordförande.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

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

Utfärdad i ...

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara en månad.

3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 6 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, i enlighet med artikel 8 i det beslutet.

4. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 10

Offentliggörande av information

Om inte annat följer av förordning (EG) nr 1049/2001 skall kommissionen på grundval av inspektionsrapporterna varje år offentliggöra en rapport om genomförandet av denna förordning och om läget när det gäller luftfartssäkerheten i gemenskapen.

Artikel 11

Påföljder

Påföljder vid överträdelse av bestämmelserna i denna förordning skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 12

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*, med undantag av följande bestämmelser i bilagan:

- om kontroll av lastrumsbagage (punkt 5.2),
- om frakt och kurir- och expresspaket (del 6), och
- om post (punkt 7),

vilka skall träda i kraft den 31 december 2002.

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA

1. DEFINITIONER

1. *beledsagat lastrumsbagage (accompanied hold baggage)*: bagage som tas emot för transport i lastrummet på ett luftfartyg, och som checkats in av en passagerare som befinner sig ombord.
2. *flygsida (airside)*: rörelseområdet på en flygplats, angränsande mark och byggnader eller delar av dessa.
3. *säkerhetskontroll av luftfartyg (aircraft security check)*: en inspektion av de områden inuti luftfartyget som passagerarna kan ha haft tillträde till samt en inspektion av lastrummet för att upptäcka förbjudna föremål.
4. *säkerhetsundersökning av luftfartyg (aircraft security search)*: en ingående inspektion inuti och utanpå luftfartyget för att upptäcka förbjudna föremål.
5. *säkerhetsprövning (background check)*: kontroll av en persons identitet och tidigare erfarenhet, inklusive ett eventuellt kriminellt förflutet, som ingår i bedömningen av en persons lämplighet för oeskorterat tillträde till säkerhetsområden.
6. *kabinbagage (cabin baggage)*: bagage som är avsett att transporteras i luftfartygets kabin.
7. *kommersiellt flyg (commercial flights)*: reguljär eller icke-reguljär flygning eller flygverksamhet som lämnats till uthyrning till allmänheten eller privata grupper i vinstsyfte.
8. *flygföretagsmateriel (co-mat)*: materiel som tillhör ett flygföretag och som fraktas inom dess stationsnät.
9. *flygföretagspost (co-mail)*: ett flygföretags post som befordras inom dess stationsnät.
10. *kontinuerlig stickprovskontroll (continuous random checks)*: genomförande av stickprovskontroller under hela verksamhetsperioden.
11. *allmänflyg (general aviation)*: All annan reguljär och icke-reguljär flygtrafik som inte erbjuds eller är tillgänglig för allmänheten.
12. *EDS (Explosive Detection System)*: ett system eller en kombination av olika tekniker för att upptäcka och med hjälp av alarm avslöja förekomsten av sprängämnen i bagage, oavsett vilket material väskan är tillverkad av.
13. *EDDS (Explosive Device Detection System)*: ett system eller en kombination av olika tekniker för att upptäcka och med hjälp av alarm avslöja förekomsten av spränganordningar genom upptäckt av en eller flera komponenter av en sådan anordning i bagage, oavsett vilket material väskan är tillverkad av.
14. *lastrumsbagage (hold baggage)*: bagage som är avsett att transporteras i flygplanets lastrum.
15. *känd avsändare (known consignor)*:
 - a) *för frakt*: en avsändare av egendom för flygtransport för egen räkning som har ingått en affärsöverenskommelse med en säkerhetsgodkänd speditör eller ett flygföretag på grundval av de kriterier som anges i denna bilaga.
 - b) *för post*: en avsändare av post för flygtransport för egen räkning som har ingått en affärsöverenskommelse med en säkerhetsgodkänd postoperatör.
16. *landsida (landside)*: den del av en flygplats som inte är flygsida och omfattar alla offentliga områden.
17. *post (mail)*: försändelser av brev och andra föremål som har lämnats in av och är avsedda att överlämnas till en postoperatör; begreppet postoperatör skall definieras av medlemsstaterna.
18. *förbjudet föremål (prohibited articles)*: ett föremål som kan användas för att begå olagliga handlingar och som inte på vederbörligt sätt har deklarerats och inte varit föremål för tillämpliga lagar och föreskrifter. En vägledande förteckning över sådana förbjudna föremål återfinns i tillägg A.
19. *PEDS (Primary Explosive Detection System)*: ett system eller en kombination av olika tekniker för att upptäcka och med hjälp av alarm avslöja förekomsten av explosivt material i bagage, oavsett vilket material väskan är tillverkad av.

20. *säkerhetsgodkänd speditör/postoperatör (regulated agent)*: ett ombud, ett fraktbolag eller någon annan enhet som har affärsförbindelser med en operatör och genomför säkerhetskontroller som godkänns eller krävs av den behöriga myndigheten när det gäller gods, kurir- och expresspaket eller post.
21. *behörighetsområde (security restricted area)*: en flygplats flygsidor, till vilka tillträdet kontrolleras för att garantera säkerheten för den civila luftfarten. Sådana områden omfattar vanligtvis bland annat alla avgångsområden för passagerare mellan säkerhetskontroller och luftfartyg, ramper, områden för bagagehantering, frakterminaler, postcentraler samt städ- och cateringområden på flygsidan.
22. *säkerhetsåtgärder (security controls)*: åtgärder med hjälp av vilka införandet av förbjudna föremål kan förhindras.
23. *säkerhetskontroll (screening)*: användning av tekniska eller andra hjälpmedel för att identifiera och/eller upptäcka förbjudna föremål.
24. *obeledsagat lastrumsbagage (unaccompanied hold baggage)*: bagage som tas emot för transport i lastrummet på ett luftfartyg, och som checkats in av en passagerare som inte finns ombord.
25. *terminal (terminal)*: huvudbyggnad eller grupp av byggnader där formaliteterna genomförs för betalande passagerare och frakt och varifrån ombordstigning sker.
26. *TIP (Threat Image Projection)*: en programvara som kan installeras på vissa röntgenapparater. Programmet projicerar virtuella bilder av hotfulla föremål (t.ex. pistoler, knivar, provisoriska spränganordningar) i röntgenbilden av en verklig väska som håller på att undersökas och ger operatören omedelbar respons på dennes förmåga att upptäcka sådana bilder.
27. *TDE (Trace Detection Equipment)*: ett teknisksystem eller en kombination av olika tekniker för att upptäcka och med hjälp av alarm avslöja förekomsten av mycket små mängder (1 miljarddels gram) explosiva material i bagage eller andra föremål som utsätts för analys.

2. SÄKERHETEN PÅ FLYGPLATSER

2.1 Krav vid planeringen av flygplatser

I utformningen av flygplatser, passagerarterminaler, frakterminaler och andra byggnader med direkt tillträde till flygsidan skall följande väsentliga krav beaktas:

- a) Säkerhetsåtgärder vidtas avseende passagerare, bagage, frakt, kurir- och expresspaket, post, catering samt flygföretagens lager och förråd.
- b) Skydd och kontroll av tillträde till flygsida, behörighetsområden och andra känsliga områden och anläggningar på flygplatsen.
- c) Effektiv användning av säkerhetsutrustning.

2.1.1 Flygsidans/landsidans gränser

Gränser skall upprättas mellan flygplatsers flyg- och landsida.

2.1.2 Behörighetsområden

Behörighetsområden skall upprättas på varje flygplats.

2.2 Kontroll av tillträde

2.2.1 Behörighetsområden och andra områden av flygsidan

- i) Tillträdet till behörighetsområden och andra områden av flygsidan skall alltid kontrolleras så att inga obehöriga personer kommer in på dessa områden och så att inga förbjudna föremål kan föras in på säkerhetsområden eller ombord på flygplan.
- ii) All personal som måste få tillträde till behörighetsområden skall genomgå en säkerhetsprövning som omfattar åtminstone de senaste fem åren. Kontrollen skall upprepas med jämna mellanrum som inte får överstiga fem år.

- iii) All personal som måste få tillträde till behörighetsområden skall också få regelbunden utbildning i luftfartsskydd (se punkt 12.3), inklusive risker för brottsliga handlingar mot luftfartsskyddet, och instrueras om att till den berörda myndigheten rapportera alla händelser som kan utgöra hot mot luftfartssäkerheten.
- iv) Behörighetskort skall utfärdas till all personal som arbetar på eller ofta besöker flygplatsen (inbegripet flygplats- och flygföretagsanställda och personer som är anställda i andra organisationer). Behörighetskortet skall vara försett med namn och foto av innehavaren. Det skall vara giltigt endast under en begränsad tid. Den berörda myndigheten skall avgöra när ett permanent behörighetskort skall utfärdas till en person som ofta besöker flygplatsen.
- v) Behörighetskortet skall i tjänsten alltid bäras på väl synlig plats.
- vi) Fordon som måste användas på flygsidan skall stanna kvar på flygsidan om det är praktiskt möjligt.
- vii) Fordon som måste förflytta sig mellan områden på landsidan och flygsidan skall få ett särskilt till fordonet hörande passerkort som skall fästas på fordonet på en väl synlig plats. Andra fordon som måste få tillträde till flygsidan skall släppas in först sedan de har inspekterats och fått ett tillfälligt passerkort. Fordon på uttryckningsuppdrag kan undantas från dessa krav.
- viii) Behörighetskort för personer och passerkort för fordon skall kontrolleras vid inpassering till flygsidan och till behörighetsområdena.

2.2.2 Terminalområden

Alla terminalområden som är tillgängliga för allmänheten skall övervakas. Terminaler skall patrulleras, och passagerare och andra personer skall övervakas av säkerhetspersonal.

2.2.3 Andra allmänna områden

Det skall finnas metoder för att kontrollera tillträde till allmänna områden som ligger i närheten av områden där flygplan rör sig (utsiktsplatser, flygplatshotell och parkeringsplatser). Andra allmänna områden som kräver övervakning är bland annat anläggningar som alltid ligger på marksidan, bland annat kundparkering och andra offentliga parkeringsplatser, tillfartsvägar till terminaler och allmänna tillfartsvägar, biluthyringsanläggningar, hållplatser för taxi och marktransporter och eventuella hotellanläggningar på flygplatsen.

Åtgärder skall också vidtas för att se till att det i situationer av ökat hot går att stänga av sådana offentliga områden med kort varsel. Säkerhetspersonal skall patrullera dessa områden då de är öppna för allmänheten.

2.3 Säkerhetskontroll av personal, medförda föremål och fordon

- a) All personal, inklusive flygbesättningar, skall tillsammans med de föremål som den medför säkerhetskontrolleras innan den släpps in på behörighetsområdena. Om detta inte är praktiskt genomförbart skall personer och föremål genomgå fortlöpande stickprovskontroller med en frekvens som grundar sig på riskbedömningar som skall utföras av den berörda myndigheten i varje medlemsstat. Stickprovskontrollerna skall omfatta alla föremål som förs ombord på luftfartyg av alla organisationer som tillhandahåller tjänster, bland annat städning och leverans av catering och skattefria varor och av andra parter som har tillträde till luftfartyget. Genom säkerhetskontrollen skall det säkerställas att inget förbjudet föremål medförs, och metoden skall vara densamma som vid säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage.
- b) Fordon och leveranser som transporteras till flygsidan eller andra behörighetsområden skall inspekteras stickprovvis.

2.4 Fysisk säkerhet och patruller

- a) Ramper och andra uppställningsområden skall vara tillräckligt upplysta, och belysningen skall framför allt belysa flygplatsens sårbara områden.
- b) Teknik- och underhållsområden skall skyddas med inhägnader, vakter och patruller, och tillträdet till dessa områden skall kontrolleras med hjälp av behörighetskort och passerkort för fordon. Liknande åtgärder skall vidtas för att skydda flygplatsens gräns mellan flyg- och landsida och flygplatslokaliserade anläggningar såsom anläggningar för kraftförsörjning, transformatorstationer, navigeringsanordningar, flygledningstorn och andra byggnader som används av flygledningstjänsten samt bränsle- och kommunikationsanläggningar. Särskilda försiktighetsåtgärder skall vidtas mot försök att sabotera bränsle- och kommunikationsanläggningar.

- c) Inhägnaden och de närliggande områdena till säkerhetsområdena och andra områden av flygsidan utanför detta staket, inbegripet de områden som ligger i omedelbar närhet av rullbanetrösklar och taxibanor, skall övervakas genom patruller, interntelevision eller andra övervakningsåtgärder. Rigorösa kontrollprocedurer avseende personer utan synligt behörighetskort och av personer som finns på områden som de inte har behörighet att vistas på skall genomföras.
- d) Tillträde till flygsida och behörighetsområden via flygplatskontor, underhållshangarer, frakterminaler och andra byggnader skall begränsas till minsta möjliga.

3. SÄKERHETSÅTGÄRDER AVSEENDE LUFTFARTYG

3.1 Säkerhetskontroll av luftfartyg

1. Alla luftfartyg skall kontrolleras på följande sätt:
 - a) Luftfartyg som inte är i trafik skall innan de påbörjar flygningar säkerhetsundersökas omedelbart innan de förs in på ett behörighetsområde för en flygning. Luftfartyg får genomsökas vid andra tillfällen än omedelbart innan de förs in på ett behörighetsområde men skall säkras eller bevakas från det att genomsökningen påbörjas och fram till avgången, och
 - b) luftfartyg som är i trafik skall under vändning eller mellanlandningar säkerhetskontrolleras omedelbart efter det att passagerarna har stigit av eller, i förekommande fall, så sent som möjligt innan passagerarna stiger ombord och bagage/frakt lastas.
2. Alla säkerhetsgenomsökningar och säkerhetskontroller av luftfartyg skall utföras så snart alla som tillhandahåller tjänster (catering, städning, försäljning av skattefria varor eller annat) och som inte är inblandade i säkerhetsfunktionen har lämnat luftfartyget, som därefter skall bevaras säkrat fram till och under ombordstigningen och förberedelserna för avgång.

3.2 Skydd av luftfartyg

1. Det skall fastställas vem som har ansvaret för att kontrollera tillträdet till parkerade luftfartyg, och kontrollen skall utföras på följande sätt:
 - a) För luftfartyg som är i trafik skall tillträdet kontrolleras från det att säkerhetskontrollen av luftfartyget påbörjas och fram till avgången, så att kontrollens tillförlitlighet säkerställs.
 - b) För luftfartyg som inte är i trafik och som har säkerhetsgenomsökts och förts in på ett behörighetsområde skall tillträdet kontrolleras från det att genomsökningen av luftfartyget påbörjas och fram till avgången, så att undersökningens tillförlitlighet säkerställs.
2. Varje luftfartyg i trafik skall placeras under sådan övervakning som möjliggör att obehörigt tillträde upptäcks.
3. Tillträde till luftfartyg som inte är i trafik skall kontrolleras på följande sätt:
 - a) Kabindörrarna skall vara stängda.
 - b) Gater och/eller passagerartrappor skall säkras, dras tillbaka eller fällas in.
 - c) Intrångsskydd skall finnas på flygplansdörrarna.
4. Om all personal inte säkerhetskontrolleras för tillträde till behörighetsområden skall dessutom varje luftfartyg besökas av en vakt, bilburen eller till fots, åtminstone en gång varje halvtimme, eller placeras under sådan övervakning som möjliggör att obehörigt tillträde upptäcks.
5. Luftfartyg skall alltid, om så är möjligt, parkeras i väl upplysta områden på avstånd från omgivande inhägnad eller andra lättgenomträngliga hinder.

4. PASSAGERARE OCH KABINBAGAGE

4.1 Säkerhetskontroll av passagerare

1. Utom i de fall som anges i punkt 3 nedan skall alla avresande passagerare (dvs. passagerare som påbörjar sin resa eller som transfererar, om de inte tidigare har säkerhetskontrollerats enligt standarderna i denna bilaga), kontrolleras för att förhindra att förbjudna föremål förs in på behörighetsområden och ombord på luftfartyg. Passagerarna skall säkerhetskontrolleras genom följande metoder:
 - a) Manuell genomsökning, eller

- b) säkerhetskontroll med metalldetektorbåge som passagerarna passerar igenom. När metalldetektorbåge används, skall också en kontinuerlig manuell genomsökning utföras stickprovvis av kontrollerade passagerare. Denna manuella genomsökning skall omfatta alla passagerare som gör att alarmer aktiveras, och man skall även göra en kontinuerlig stickprovskontroll av personer som inte aktiverar alarmer, och
 - i) om alarmer aktiveras, skall det krävas att personen på nytt passerar genom metalldetektorbågen, eller
 - ii) genomsöks manuellt, varvid en handburen metalldetektor får användas.
2. När metalldetektorbågar som passagerarna passerar igenom används, skall dessa kalibreras till sådan nivå att det på ett rimligt sätt säkerställs att mindre metallföremål kan upptäckas.
3. Behöriga myndigheter får upprätta kategorier av personer som skall genomgå speciella procedurer för säkerhetskontroll eller undantas från säkerhetskontroll.
4. Säkerhetsbestämmelser skall utarbetas för passagerare som kan vara störande.

4.2 Separering av passagerare

Kontrollerade avresande passagerare skall inte blandas med ankommande passagerare som kanske inte har kontrollerats enligt normerna i denna bilaga. Om passagerarna inte kan separeras fysiskt, skall säkerhetsmålet uppnås genom tillämpning av kompensatoriska åtgärder i enlighet med en lokal riskbedömning.

4.3 Säkerhetskontroll av kabinbagage

1. Samtliga avresande passagerares kabinbagage (dvs. passagerare som påbörjar sin resa eller transfererar, om de inte tidigare har säkerhetskontrollerats enligt standarderna i denna bilaga) skall säkerhetskontrolleras innan det får föras in på behörighetsområdet eller ombord på luftfartyget. Förbjudna föremål skall tas ifrån passagerarna, eller i förekommande fall skall passageraren nekas tillträde till behörighetsområdet eller till luftfartyget. Kabinbagaget skall säkerhetskontrolleras enligt någon av följande metoder:
 - a) manuell genomsökning av innehållet i samtliga väskor, som skall undersökas avseende misstänkta tecken såsom motsägelsefull vikt, eller
 - b) säkerhetskontroll med konventionell röntgenutrustning, varvid manuell genomsökning av de kontrollerade väskorna skall genomföras genom kontinuerliga stickprovskontroller, som omfattar minst 10 % av antalet personer, inbegripet dem som operatören fattat misstankar mot, eller
 - c) med röntgenutrustning i vilken utrustning för TIP har installerats och används. Endast de väskor som gör operatören misstänksam eller har fattat misstankar mot behöver undersökas manuellt. Den manuella genomsökningen får kompletteras genom användning av TDE.
2. Kabinbagage tillhörande de personer som förtecknas i 4.1.3 kan omfattas av speciella procedurer för säkerhetskontroll eller undantas från säkerhetskontroll.

4.4 Kontroll av diplomater

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i Wienkonventionen om diplomatiska förbindelser är diplomater och andra personer som åtnjuter immunitet samt deras personliga bagage, med undantag av "diplomatväskor", skyldiga att genomgå säkerhetskontroller. Personal vid flygföretag som ansvarar för att ta emot diplomatväskor skall se till att dessa faktiskt har skickats av vederbörligen utnämnda tjänstemän vid de berörda beskickningarna. Diplomatkurirer och deras personliga bagage är inte undantagna från säkerhetskontroll.

5. LASTRUMSBAGAGE

5.1 Lastrumsbagagets anknytning till passagerare

1. Lastrumsbagage får inte placeras ombord på ett luftfartyg, om inte följande åtgärder vidtas:
 - a) Lastrumsbagage skall vara ordentligt märkt på utsidan så att det kan hänföras till berörd passagerare,
 - b) den passagerare som bagaget tillhör skall vara incheckad på den flygning som skall transportera detta,
 - c) innan lastrumsbagaget lastas ombord, skall det förvaras inom en del av flygplatsen dit endast behöriga personer har tillträde,
 - d) allt bagage som tagits i förvar av ett flygföretag för transport i luftfartygets lastrum skall identifieras som antingen beledsagat eller obeledsagat. Identifieringen skall genomföras antingen manuellt eller automatiskt.
2. Åtgärder skall vidtas så att om en passagerare som är incheckad på en flygning och har lämnat bagage i flygföretagets förvar, inte är ombord på luftfartyget, bagaget skall lastas av och inte transporteras på den flygningen.
3. Det skall upprättas ett bagagemanifest eller annat dokument som visar att obeledsagat lastrumsbagage har identifierats och säkerhetskontrollerats.

5.2 Säkerhetskontroll av lastrumsbagage

1. Beledsagat lastrumsbagage. Allt beledsagat lastrumsbagage (både ursprungs- och transferbagage, såvida det inte tidigare har säkerhetskontrollerats enligt de standarder som beskrivs i denna bilaga) skall säkerhetskontrolleras med någon av följande metoder innan det lastas ombord på ett luftfartyg:
 - a) Manuell genomsökning, eller
 - b) Konventionell röntgenutrustning, varvid minst 10 % av det kontrollerade bagaget även skall
 - i) genomsökas manuellt, eller
 - ii) kontrolleras med EDS, EDDS eller PEDS, eller
 - iii) genomlysas med konventionell röntgenutrustning, varvid varje väska studeras ur två olika vinklar av samma operatör på samma kontrollplats, eller
 - c) Konventionell röntgenutrustning i vilken TIP är installerad och aktiverad, eller
 - d) EDS eller EDDS, eller
 - e) PEDS, eller
 - f) TDE i öppnat bagage.
2. Obeledsagat lastrumsbagage. Allt obeledsagat bagage, både ursprungs- och transferbagage, skall kontrolleras med någon av följande metoder innan det lastas ombord på ett luftfartyg:
 - a) EDS, eller
 - b) ett PEDS-baserat system i flera nivåer, varvid bilder av samtliga väskor studeras av operatörerna i nivå 2, eller
 - c) konventionell röntgenutrustning, varvid varje väska studeras ur två olika vinklar av samma operatör på samma kontrollplats, eller
 - d) manuell genomsökning som kompletteras med TDE i öppnat bagage.

Ovanstående gäller inte för obeledsagat bagage som tidigare har säkerhetskontrollerats enligt normerna i denna bilaga och som har skilts från passageraren på grund av omständigheter som denne inte har kontroll över, och om det icke medtransporterade bagaget hela tiden har funnits i flygföretagets förvar.

5.3 Skydd av lastrumsbagage

Lastrumsbagage som skall transporteras på ett luftfartyg skall skyddas mot obehörig åtkomst från och med den plats där det tas om hand av flygföretaget fram till avgången för det luftfartyg med vilket det skall transporteras. Följande åtgärder skall vidtas för att skydda lastrumsbagage:

- a) Innan lastrumsbagaget lastas skall det förvaras inom flygplatsens bagagesorteringsområde eller annat förvaringsområde till vilket endast behöriga personer skall ha tillträde.
- b) Alla obehöriga personer som beträder ett förvaringsområde för lastrumsbagage skall kontaktas och ledsagas bort från området.
- c) Lastrums- och transferbagage får inte lämnas obevakat på ramp eller vid luftfartyg innan det lastas ombord på luftfartyget.
- d) "Tail-to-tail"-transferbagage får inte lämnas obevakat på ramp eller vid luftfartyg innan det lastas ombord på ett luftfartyg.
- e) Tillträde till hittegodsavdelningarna i en terminal skall begränsas för att förhindra obehörig åtkomst av bagage och material.

6. FRAKT OCH KURIR- OCH EXPRESSPAKET

6.1 Tillämpning

Alla typer av frakt och kurir- och expresspaket som skall transporteras på passagerar- eller frakluftfartyg skall undergå de säkerhetsåtgärder som beskrivs nedan innan det lastas ombord på ett luftfartyg.

6.2 Krav för en säkerhetsgodkänd speditör

Säkerhetsgodkända speditörer skall

- a) utses, godkännas eller förtecknas av den behöriga myndigheten, och
- b) underkastas särskilda skyldigheter.

6.3 Säkerhetsåtgärder

1. Frakt och kurir- och expresspaket får fraktas ombord på luftfartyg endast om följande säkerhetsåtgärder har vidtagits:

- a) Mottagning, behandling och hantering av frakt skall utföras av personal som rekryterats och utbildats på lämpligt sätt.
- b) Frakt skall
 - i) genomsökas manuellt eller genom en fysisk kontroll, eller
 - ii) säkerhetskontrolleras med röntgenutrustning, eller
 - iii) placeras i en simuleringskammare, eller
 - iv) kontrolleras med andra hjälpmedel, både tekniska och biosensoriska (t.ex. TDE, bombhundar osv.),

så att det på rimligt sätt säkerställs att det inte innehåller något sådant förbjudet föremål som anges i punkterna iv och v i tillägg A, om det inte har deklarerats och på ett korrekt sätt genomgått tillämpliga säkerhetsåtgärder.

Om inga av ovannämnda hjälpmedel eller metoder för säkerhetskontroll kan användas på grund av försändelsens natur kan behörig myndighet specificera en lagringsperiod.

2. När säkerhetsåtgärderna har genomförts, även på frakt från kända avsändare, antingen det sker på flygplatsen eller utanför denna, skall försändelserna skyddas mot obehörig åtkomst tills de placeras ombord på luftfartyget och tills luftfartyget har startat.

3. De säkerhetskontroller som beskrivs i punkt 1 behöver inte tillämpas i fråga om följande:

- a) Frakt som har mottagits från en känd avsändare.
- b) Omlastad frakt.
- c) Frakt vars ursprung och hanteringsförhållanden garanterar att det inte medför någon säkerhetsrisk.
- d) Frakt som omfattas av föreskrifter som ger en tillräcklig skydds- och säkerhetsnivå.

6.4 Kriterier för en känd avsändare

Säkerhetsgodkända speditörer eller flygföretag får endast acceptera en avsändare som en känd avsändare genom att

- a) fastställa och registrera identiteten och adressen för avsändaren och de ombud som har tillstånd att utföra leveranser på hans vägnar, och genom att
 - i) förbereder försändelserna på ett skyddat område,
 - ii) använder pålitlig personal för att förbereda försändelserna,
 - iii) skyddar försändelserna mot obehörig åtkomst under förberedelsen, lagringen och transporten, och genom att
- c) begära att avsändaren
 - i) intygar skriftligen att försändelsen inte innehåller några förbjudna föremål som avses i punkterna iv och v i tillägg A,
 - ii) godtar att förpackningen och försändelsens innehåll får säkerhetskontrolleras.

6.5 Transport med fraktlufffartyg

Om det klart kan fastställas att försändelser endast är avsedda för transport med fraktlufffartyg, behöver de kriterier som beskrivs i punkt 6.4 ovan inte tillämpas, förutsatt att den kände avsändaren

- a) har en bekräftad tillförlitlig företagsadress,
- b) tidigare har utfört transporter genom den säkerhetsgodkända speditören eller flygföretaget,
- c) har ett etablerat affärsförhållande med den säkerhetsgodkända speditören eller flygföretaget, och
- d) försäkrar att alla försändelser är skyddade mot obehörig åtkomst till dess att de tas i förvar av flygföretaget.

6.6 Frakt som skall omlastas

Frakt som skall omlastas och som anländer med flyg behöver inte genomgå de säkerhetskontroller som beskrivs i punkt 6.3.1 förutsatt att det är skyddat mot obehörig åtkomst på transitflygplatsen. Annan frakt som skall omlastas, t.ex. sådan som anländer med landtransport eller järnväg, och som inte genomgått säkerhetsåtgärder på avreseplatsen eller under transporten, skall säkerhetskontrolleras enligt punkt 6.3.1 b och skyddas mot obehörig åtkomst.

7. POST

7.1 Tillämpning

Post som skall fraktas med passagerar-, frakt- eller postlufffartyg skall genomgå säkerhetsåtgärder innan den lastas ombord på ett lufffartyg.

7.2 Krav för säkerhetsgodkända postoperatörer

Alla säkerhetsgodkända postoperatörer som lämnar post till ett flygföretag för transport skall uppfylla följande minimikriterier:

- a) De skall vara utsedda, godkända eller förtecknade av den behöriga myndigheten.
- b) De skall uppfylla åtagandena gentemot flygföretagen att tillämpa de säkerhetsåtgärder som krävs.
- c) De skall ha personal som rekryterats och utbildats på lämpligt sätt.
- d) De skall vid förvar av posten skydda den från obehörig åtkomst.

7.3 Säkerhetsåtgärder

1. Expresspost. Expresspost (dvs. post som skall levereras inom 48 timmar) skall transporteras med luftfartyg endast om följande säkerhetskontroller har genomförts:

- a) Mottagning, behandling och hantering av post skall ombesörjas av personal som har rekryterats och utbildats på lämpligt sätt.
- b) Posten skall
 - i) genomsökas manuellt eller genom en fysisk kontroll, eller
 - ii) säkerhetskontrolleras med röntgenutrustning, eller
 - iii) placeras i en simuleringskammare, eller
 - iv) kontrolleras med andra hjälpmedel, tekniska eller biosensoriska (t.ex. TDE, bombhundar osv.)så att det i rimlig grad säkerställs att posten inte innehåller några förbjudna föremål.
- c) Uppgifter om de flygningar och de färdvägar som posten skall följa skall förbli konfidentiella.

2. Övrig post. Övrig post kan transporteras med luftfartyg, förutsatt att åtgärderna i punkt 1 a och 1 b har tillämpats. De säkerhetskontroller som beskrivs i punkt 1 b behöver endast tillämpas på en slumpmässigt utvald del av posten.

3. De säkerhetskontroller som anges i punkt 1 b behöver inte tillämpas i fråga om följande:

- a) Post som har mottagits från en känd avsändare.
- b) Brev under en viss angiven vikt eller tjocklek.
- c) Trovärdiga försändelser som innehåller materiel som räddar liv.
- d) Försändelser av stort värde som har kontrollerats enligt en standard som åtminstone är likvärdig med den som anges i punkt 1 b.
- e) Post som skall transporteras med postluftfartyg mellan flygplatser inom gemenskapen.
- f) Omlastad post.

7.4 Kriterier för känd avsändare

Säkerhetsgodkända postoperatörer får endast acceptera en avsändare som känd avsändare genom att

- a) fastställa och registrera identiteten och adressen för avsändaren samt det ombud som har tillstånd att utföra leveransen på dennes vägnar,
- b) kräva att avsändaren intygar att han skyddar försändelsen mot obehörig hantering under förberedelsearbete, lagring och transport,

- c) kräva att avsändaren
 - i) skriftligen intygar att postförsändelsen inte innehåller några förbjudna föremål enligt punkterna iv och v i tillägg A,
 - ii) accepterar att förpackningen och innehållet i postförsändelsen kan underkastas de säkerhetskontroller som anges i punkt 7.3.

7.5 Post som skall omlastas

Post som skall omlastas och som anländer med flyg behöver inte genomgå de säkerhetskontroller som anges i punkt 7.3, förutsatt att den är skyddad mot obehörig åtkomst på transitflygplatsen. Annan post som skall omlastas, t.ex. sådan som anländer med landtransport eller järnväg och som inte har genomgått säkerhetskontroller på avreseplatsen eller under färden, skall säkerhetskontrolleras i enlighet med punkt 7.3.1 och skyddas från obehörig åtkomst.

8. FLYGFÖRETAGENS POST OCH MATERIEL

8.1 Tillämpning

Flygföretagens egen post och materiel som transporteras på deras egna luftfartyg skall genomgå säkerhetsåtgärder innan de lastas ombord på luftfartyget.

8.2 Definitioner

Med post och materiel avses egna försändelser av brev och materiel, t.ex. – men inte uteslutande – dokument, förråd, reservdelar, cateringförråd och förråd av rengöringsmateriel och andra föremål som är avsedda att levereras till företagets egen eller en kontrakterad organisation för att användas i verksamheten.

8.3 Säkerhetskontroller

För samtliga flygförsändelser av företagspost och företagsmateriel gäller följande:

- a) De skall undersökas och säkerhetskontrollerats så att det säkerställs att inga förbjudna föremål har förts in i en företagsförsändelse.
- b) De får inte lämnas obevakade innan de lastas ombord på flygplanet.

9. CATERING OCH ANDRA VARULEVERANSER

9.1 Tillämpning

Catering och andra varuleveranser ombord skall genomgå säkerhetsåtgärder för att det skall förhindras att förbjudna föremål förs ombord på luftfartyget.

9.2 Säkerhetsåtgärder

1. Företag som tillhandahåller catering och andra varuleveranser skall genomföra säkerhetsåtgärder för att förhindra att förbjudna föremål placeras i leveranser som skall lastas ombord på luftfartyget. Dessa åtgärder skall inbegripa följande:
 - a) Utnämning av en säkerhetsansvarig person som skall ansvara för att genomföra och övervaka luftfartsskyddet inom företaget.
 - b) Vid anställning av personal skall det ställas höga krav på pålitlighet.
 - c) All personal som har tillträde till behörighetsområden skall ha genomgått säkerhetsprövning samt följa de anvisningar som flygplatsmyndigheten har utfärdat.
 - d) Företaget skall hindra att obehöriga personer får tillträde till dess anläggningar och förråd.

- e) Om företaget ligger utanför flygplatsen skall alla leveranser transporteras till luftfartygen i låsta eller förseglade fordon.
 - f) Behandling och hantering av varuleveranser skall ombesörjas av personal som rekryterats och utbildats på lämpligt sätt.
2. Efter leverans skall varuleveranserna stickprovkontrolleras.
 3. Varuleveranser från ett företag som inte har blivit föremål för de åtgärder som förtecknas under punkt 1 får inte tas ombord på luftfartyget.

10. UTRUSTNING OCH RENGÖRINGSMATERIEL FÖR STÄDNING

10.1 Tillämpning och mål

Flygföretag och städföretag skall vidta åtgärder för att se till att utrustning och rengöringsmateriel som tas ombord på luftfartyget för städning inte innehåller några förbjudna föremål som skulle kunna äventyra luftfartygets säkerhet.

10.2 Säkerhetsåtgärder

1. Företag som utför städning av luftfartyg åt lufttrafikföretag skall införa de säkerhetsåtgärder som behövs för att förhindra att förbjudna föremål placeras i det rengöringsmateriel som skall föras ombord.

Följande säkerhetsåtgärder skall vidtas:

- a) Utnämning av en säkerhetsansvarig person som skall ansvara för att genomföra och övervaka säkerheten inom företaget.
 - b) Vid anställning av personal skall det ställas höga krav på pålitlighet.
 - c) All personal som har tillträde till behörighetsområden skall ha genomgått säkerhetsprövning samt följa de anvisningar som flygplatsmyndigheten har utfärdat.
 - d) Företaget skall se till att obehöriga personer inte har tillträde till dess anläggningar.
 - e) Om företaget ligger utanför flygplatsen skall rengöringsmateriel transporteras till luftfartyget i låsta eller förseglade fordon.
 - f) Behandling och hantering av rengöringsmateriel skall ombesörjas av personal som rekryterats och utbildats på lämpligt sätt.
 - g) Säkerhetskontroll av rengöringsmateriel skall äga rum innan de sänds med företagspost till andra destinationer.
2. Efter leverans skall rengöringsmateriel genomgå stickprovskontroll.
 3. Materiel från ett företag som inte följer säkerhetsåtgärderna i punkt 1 får inte tas ombord på luftfartyget.

11. ALLMÄNFLYG

11.1 Säkerhetsåtgärder

1. Luftfartyg som tillhör kategorin allmänflyg på flygplatser får inte parkeras i omedelbar närhet av luftfartyg som används för kommersiella flygtransporter, detta för att undvika överträdelse av de säkerhetsåtgärder som vidtagits för dessa luftfartyg samt för bagage, frakt och post som skall transporteras ombord.
2. Bestämmelser skall införas för att skilja säkerhetskontrollerade passagerare på kommersiella flygningar från passagerare som reser med allmänflyg på grundval av följande kriterier:
 - a) Vid större flygplatser skall det införas fysiska arrangemang och/eller säkerhetsåtgärder för att förhindra att avresande och ankommande passagerare som reser med allmänflyg blandas med andra redan säkerhetskontrollerade passagerare.

- b) Om det är möjligt skall avresande och ankommande passagerare som reser med allmänflyg passera en separat flygterminal. När de får tillträde till eller lämnar plattan skall de dessutom antingen skiljas från säkerhetskontrollerade passagerare eller transporteras i en särskild buss eller bil eller stå under ständig övervakning.
- c) Om det inte finns någon separat terminal tillgänglig skall passagerare som reser med allmänflyg antingen
 - i) passera genom en separat del av terminalbyggnaden och eskorteras eller transporteras med buss eller bil till och från sitt luftfartyg, eller
 - ii) genomgå säkerhetskontroll innan de får tillträde till behörighetsområdet om det inte går att undvika att de passerar genom behörighetsområden i terminalbyggnaden, eller
 - iii) omfattas av andra säkerhetsåtgärder som ger samma verkan beroende på lokala förhållanden.

12. REKRYTERING OCH UTBILDNING AV PERSONAL

12.1 Nationellt utbildningsprogram för luftfartsskydd

Varje behörig myndighet skall utforma och genomföra ett nationellt utbildningsprogram för luftfartygsskydd så att flygplansbesättningar och markpersonal skall kunna uppfylla säkerhetskraven för flygtrafiken och ingripa mot olagliga handlingar riktade mot luftfarten.

12.2 Säkerhetspersonal

1. Det nationella utbildningsprogrammet för luftfartsskydd skall inbegripa urval, kvalifikationer, utbildning, certifiering och motivering av säkerhetspersonal. Personer som i sin tjänst helt eller delvis ägnar sig åt säkerhetsuppgifter skall uppfylla följande krav som fastställs av den behöriga myndigheten:

- a) Ansvariga som utformar och genomför säkerhetsutbildningen för säkerhetspersonal, flygföretagspersonal och markpersonal skall ha erforderlig certifiering och kunskaper samt den erfarenhet som krävs, vilket skall omfatta åtminstone
 - i) omfattande erfarenhet av luftfartsskyddsverksamhet,
 - ii) certifiering som godkänts av den nationella behöriga myndigheten eller annat likvärdigt godkännande som utfärdats av den nationella behöriga myndigheten,
 - iii) kunskaper på följande områden:
 - 1. Säkerhetssystem och tillträdeskontroll.
 - 2. Säkerhet på marken och under flygningen.
 - 3. Säkerhetskontroll före ombordstigning.
 - 4. Säkerhetsåtgärder i fråga om bagage och frakt.
 - 5. Säkerhetsåtgärder på luftfartyg och kontroller.
 - 6. Vapen och förbjudna föremål.
 - 7. Översikt över terrorism.
 - 8. Andra områden och åtgärder som rör luftfartsskydd och anses lämpliga för att öka säkerhetsmedvetenheten.
- b) Ansvariga och instruktörer som ägnar sig åt och är ansvariga för säkerhetsutbildning av säkerhets- och markpersonal skall årligen genomgå vidareutbildning i luftfartsskydd och den senaste utvecklingen inom luftfartsskyddet.

2. Utbildning av säkerhetspersonal

Säkerhetspersonalen skall utbildas till att fullgöra de uppgifter som de kommer att tilldelas. Utbildningen skall omfatta, men inte begränsas till, följande områden:

1. Metoder och utrustning för säkerhetskontroll.
2. Procedurer vid säkerhetskontroll.
3. Metoder för säkerhetskontroll av kabin- och lastrumsbagage.
4. Säkerhetssystem och tillträdeskontroll.
5. Säkerhetskontroll före ombordstigning.
6. Säkerhetsåtgärder avseende bagage och frakt.
7. Säkerhetsåtgärder avseende luftfartyg.
8. Vapen och föremål som omfattas av restriktioner.
9. Översikt över terrorism.
10. Andra områden och åtgärder som rör luftfartsskyddet och anses lämpliga för att öka säkerhetsmedvetenheten.

Utbildningens omfattning kan ökas i enlighet med luftfartsskyddsbehoven och den tekniska utvecklingen. Den inledande utbildningsperioden för personal som skall utföra säkerhetskontroll får inte vara kortare än den som rekommenderas av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

3. Certifiering av personal som skall utföra säkerhetskontroller

Personal som skall utföra säkerhetskontroller skall godkännas eller certifieras av den nationella behöriga myndigheten.

4. Säkerhetspersonalens motivation

Det skall vidtas lämpliga åtgärder för att se till att säkerhetspersonalen är välmotiverad så att den utför sina uppgifter så effektivt som möjligt.

12.3 Annan personal

Flygbesättningens och markpersonalens program för säkerhetsutbildning och säkerhetsmedvetenhet skall genomföras både som grund- och fortbildning för all personal, på marken och i luften, som är anställd av flygplats eller flygföretag. Utbildningen skall bidra till att öka säkerhetsmedvetenheten och förbättra befintliga säkerhetssystem. Den skall omfatta följande:

1. Säkerhetssystem och tillträdeskontroll.
2. Säkerhet på marken och under flygning.
3. Säkerhetskontroll före ombordstigning.
4. Säkerhet i fråga om bagage och frakt.
5. Säkerhetsåtgärder avseende luftfartyg.
6. Vapen och förbjudna föremål.
7. Översikt över terrorism.
8. Andra områden och åtgärder som rör luftfartsskyddet och som anses vara lämpliga för att öka säkerhetsmedvetenheten.

Säkerhetsutbildningskursen för all markpersonal på flygplatsen och hos flygföretagen med tillträde till behörighetsområden skall omfatta minst tre timmars teoretisk undervisning och en timmes praktik.

13. RIKTLINJER FÖR UTRUSTNING

Utrustning som skall användas som stöd för luftfartsskyddet skall godkännas av den behöriga myndigheten i enlighet med de riktlinjer som anges i detta avsnitt.

13.1 Metalldetektorer

1. Metalldetektorbågar

Metalldetektorbågar som används för säkerhetskontroll av passagerare på flygplatser skall uppfylla följande krav:

a) Säkerhet:

- i) Utrustningen skall under alla de förhållanden som är förutsebara kunna upptäcka mycket små föremål av olika metaller med en viss tyngdpunkt på järnhaltiga metaller.
- ii) Utrustningen skall kunna upptäcka metallföremål oavsett deras läge och placering inom detektorns ram.
- iii) Utrustningens känslighet skall vara så jämn som möjligt inom hela ramen och skall förbli stabil samt kontrolleras regelbundet.

b) Driftskrav:

Utrustningens funktion får inte påverkas av dess omgivning.

c) Larmsignal:

Metall som upptäcks skall indikeras automatiskt – utan möjlighet till påverkan (passera/passera ej-system).

d) Kontroller:

- i) Utrustningen skall kunna justeras så att alla specificerade krav på upptäckt uppfylls samt vad gäller larmsignalens ljudstyrka.
- ii) Kontroller för att anpassa detektionsnivåer skall utformas så att de hindrar obehörigt tillträde. Inställningarna skall anges tydligt.

e) Kalibrering:

Kalibreringsförfaranden skall inte göras tillgängliga för obehöriga personer.

2. Handburna metalldetektorer

Handburna metalldetektorer som används för säkerhetskontroll av passagerare skall uppfylla följande krav:

- a) Utrustningen skall under alla de förhållanden som är förutsebara upptäcka mycket små metallmängder utan att stå i direkt kontakt med föremålet.
- b) Utrustningen skall kunna upptäcka både järnhaltiga och icke-järnhaltiga metaller.
- c) Detektorns spole skall vara utformad så att den upptäckta metallen lätt kan lokaliseras.
- d) Utrustningen skall ha hörbara och/eller synliga larmsignaler.

13.2 Specifikationer och testprocedurer för röntgenutrustning

1. Tillämpning

a) Utrustning

Dessa krav och riktlinjer för säkerhetsutrustning med röntgenstrålar gäller all kontrollutrustning med röntgenstrålning som genererar en bild som en person måste tolka. Detta gäller konventionell röntgenstrålning såväl som EDS/EDDS som används i indikatorläge.

b) Föremål

Dessa krav och riktlinjer för säkerhetsutrustning med röntgenstrålar gäller på samma sätt varje föremål som kontrolleras oavsett typ och storlek. Varje föremål som skall ombord på ett luftfartyg skall, om det måste kontrolleras, kontrolleras enligt standarderna i denna bilaga.

2. *Prestandakrav*

a) Säkerhet

Röntgenutrustningen skall vad gäller upplösning, genomträngning och urskiljning göra det möjligt att upptäcka och förhindra att förbjudna föremål förs ombord på flygplanet.

b) Tester

Prestanda skall bedömas med hjälp av lämpliga testprocedurer.

c) Driftskrav

Röntgenutrustningen skall visa en fullständig bild av varje föremål som får plats i genomlysningstunneln.

Det får inte förekomma någon avskärning av hörn.

Förvrängningar av det föremål som visas skall hållas nere på ett minimum.

Maskinens transportband skall ha markeringar för att vissa var väskor skall placeras för att ge optimala bilder.

Kontrastering: Röntgenutrustningen skall kunna visa grupper av gränivåer (avsöka en mindre yta).

Bilden av varje del av det föremål som kontrolleras skall visas på skärmen i minst fem sekunder. Dessutom skall operatören kunna stoppa bandet och vid behov backa det om det krävs ytterligare granskning.

Skärmstorlek: Skärmen skall vara tillräckligt stor för att underlätta arbetet för den som granskar bilden (normalt minst 14 tum).

Skärmegenskaper: Skärmen skall vara flimmerfri och ha en upplösning på minst 800 linjer (normalt 1 024 × 1 024 pixlar, dvs. högupplösning).

Då dubbla monitorer används skall den ena bara visa svartvita bilder.

Röntgenutrustningen skall visuellt ange material som den inte kan tränga igenom.

Röntgenutrustningen skall ha funktionerna organisk och oorganisk strippning.

Systemen skall automatiskt känna igen hotbilder för att underlätta granskningen för operatören.

3. *Underhåll*

Det får inte göras några obehöriga ändringar, inbegripet underhåll eller reparationer. Det får inte göras några ändringar av maskin- eller programvara utan att det kontrolleras att detta inte påverkar bildkvaliteten negativt.

Bandmaterialet skall inte ändras utan att det kontrolleras att detta inte påverkar bildkvaliteten.

Om det finns modemförbindelse för underhåll eller uppgraderingar skall denna förbindelse kontrolleras och övervakas.

*Tillägg***Riktlinjer för klassificering av förbjudna föremål**

Dessa riktlinjer gäller möjliga former på vapen och föremål som omfattas av restriktioner. Sunt förnuft måste dock råda för att avgöra om ett föremål skulle kunna användas som vapen.

- i) Skjutvapen: Varje vapen från vilket ett skott kan avfyras genom en explosion eller komprimerad luft eller gas, inbegripet startpistoler och lysraketer.
- ii) Knivar och skärverktyg: Inbegriper sablar, svärd, kartongknivar, jaktknivar, souvenirknivar, kampsportutrustning, yrkesverktyg och andra knivar med ett blad som är minst sex centimeter långt och/eller knivar som är olagliga enligt lokal lagstiftning.
- iii) Påkar: Blydagg, batonger, baseballklubbor eller liknande.
- iv) Sprängämnen/ammunition/brandfarliga vätskor/frätande ämnen: Alla explosiva eller brandfarliga ämnen som i sig eller tillsammans med andra föremål kan leda till explosion eller brand. Detta inbegriper explosiva material, tändhattar, fyrverkeripjäser, bensin, andra brandfarliga vätskor, ammunition m.m. eller varje kombination av dessa föremål. Det gäller också alla frätande eller giftiga ämnen, inbegripet gaser, oavsett om de förvaras under tryck eller inte.
- v) Funktions- och prestationsnedsättande föremål: Alla former av tårgas och liknande kemikalier och gaser, som förvaras i pistol, burk eller annan behållare, och annan funktionsnedsättande utrustning såsom utrustning för elektrisk bedövning.
- vi) Andra föremål: Föremål såsom isspikar, isyxor, rakknivar och långa saxar, även om de inte vanligtvis betraktas som dödliga eller farliga vapen, men som kan användas som ett vapen, inbegripet leksaksvapen och vapenattrapper samt granater.
- vii) Föremål av vilket som helst slag som rimligtvis kan misstänkas användas för att efterhärma ett dödligt vapen. Detta kan inbegripa men är inte begränsat till föremål som liknar en explosiv anordning eller andra föremål som kan ge intryck av att vara ett vapen eller ett farligt föremål.
- viii) Kemiska/biologiska vapen och ämnen: Möjligheterna till kemiska/biologiska attacker inbegriper användningen av kemiska eller biologiska ämnen för att begå olagliga handlingar. Sådana kemiska och biologiska ämnen som är underkastade restriktioner skall omfatta, men inte begränsas till, följande: senapsgas, vx., klor, sarin, cyanid, mjältbrandsbakterier, botulismbakterier, smittkoppsvirus, tularemibakterier och vhf.

Föremål som visar tecken på att innehålla kemiska eller biologiska ämnen eller misstankar om sådant skall omedelbart anmälas till flygplatsmyndigheten, polisen, militären eller någon annan behörig myndighet och hållas isolerade från de terminalområden som är öppna för allmänheten.

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Kommissionen förelade den 12 oktober 2001 rådet ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av gemensamma skyddsregler för civil luftfart. Förslaget grundar sig på artikel 80.2 i EG-fördraget.

Europaparlamentet avgav sitt yttrande vid första behandlingen under sammanträdet den 29 november 2001.

Ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande den 28 november 2001.

Regionkommittén tog ståndpunkt den 23 november 2001.

Rådet antog sin gemensamma ståndpunkt den 28 januari 2002 i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget.

II. BAKGRUND

Kommissionens förslag ingår i ramen för planen mot terrorism så som den upprättades av Europeiska rådet vid dess extra möte den 21 september 2001. Genom upprättandet av denna plan reagerade Europeiska unionen på de terroristattentat som förövades i Förenta staterna den 11 september 2001.

III. SYFTEN

Syftet med förslaget är att

- stärka förtroendet för lufttransporterna i Europa,
- inom den civila luftfarten alltid säkerställa skyddet för medborgarna inom Europeiska gemenskapen genom att förhindra olagliga handlingar,
- anta gemensamma grundstandarder som bygger på rekommendationerna i Europeiska civila luftfartskonferensens (ECAC) dokument 30,
- se till att varje medlemsstat kan anta ett nationellt skyddsprogram för civil luftfart, utse en enda lämplig myndighet som skall ansvara för att samordna dessa program samt upprätta en lämplig kontroll av kvalitet och organisation i fråga om de inspektioner som övervakas av kommissionen,
- tillhandahålla en grund för en gemensam tolkning av de relevanta bestämmelserna i konventionen om internationell civil luftfart som undertecknades i Chicago den 7 december 1944, särskilt av bilaga 17 i denna.

För att uppnå dessa mål används i förordningen följande möjligheter:

- Fastställande av gemensamma grundstandarder för åtgärder avseende luftfartsskydd.
- Införande av lämpliga mekanismer för att övervaka att förordningen efterlevs.

IV. ANALYS AV DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Allmänna observationer

Bilagan i den gemensamma ståndpunkten innehåller de gemensamma grundstandarder som är tillämpliga på åtgärder avseende luftfartsskydd. I kommissionens förslag motsvarade dessa standarder de standarder som återfinns i ECAC:s dokument 30. Det föreskrevs att dessa standarder senare skulle kunna anpassas till gemenskapens aktuella behov enligt ett kommittéförfarande.

Rådet ansåg att ett sådant förfarande skulle innebära en avsevärd försening vid fastställandet av de åtgärder som för närvarande krävs. Det gav därför den sektorsövergripande ad hoc-grupp som inrättades efter rådets extra möte den 14 september 2001 i uppdrag att redan nu anpassa dessa standarder till de nuvarande behoven.

Särskilda observationer: de viktigaste av de ändringar som tillförs kommissionens förslag

a) Beträffande de nationella skyddsprogrammen för civil luftfart (artikel 5)

Rådet förtydligade väsentligt denna bestämmelse. Det föreskrev framförallt inrättandet av nationella program för kontroll av kvaliteten när det gäller skyddet av den civila luftfarten, vilkas syfte är att se till att de nationella säkerhetsprogrammen för civil luftfart kontrolleras strängare.

b) Beträffande strängare åtgärder (artikel 6)

Rådet ändrade denna bestämmelse genom att avskaffa kommissionens möjlighet att besluta att upphäva de åtgärder som anses diskriminerande eller onödigt restriktiva.

Rådet ansåg att det i fördraget redan föreskrivs lämpliga bestämmelser för att kommissionen mot bakgrund av principerna i fördraget skall kunna övervaka de åtgärder som vidtas av medlemsstaterna. Det är således inte nödvändigt att införa särskilda bestämmelser i detta avseende i förordningen. Denna ändring är för övrigt i linje med den önskan som Europaparlamentet givit uttryck för.

c) Beträffande spridning av information (artikel 8)

Rådet införde denna nya bestämmelse som skall garantera jämvikt mellan å ena sidan allmänhetens rätt att få tillgång till information och å andra sidan nödvändigheten av att skydda sekretessen i fråga om vissa känsliga åtgärder.

d) Beträffande påföljder (artikel 11)

Rådet införde denna nya bestämmelse, i vilken det föreskrivs att påföljder vid överträdelser av bestämmelserna i förordningen skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

e) Beträffande ikraftträdande (artikel 12)

Rådet ansåg det lämpligt att föreskriva att vissa bestämmelser i bilagan skall träda i kraft den 31 december i år. Detta är i linje med en begäran från Europaparlamentet.

V. RÅDETS STÅNDPUNKT I FRÅGA OM EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG

Rådet tog i sin gemensamma ståndpunkt med ändringsförslagen 21, 4, 5, 7, 13 (första delen) och 14 förändrade eller till innebörden.

I ändringsförslagen 1, 2, 3, 22, 10, 19 och 13 (andra delen) är syftet att de offentliga myndigheterna åtminstone i början skall finansiera kostnaderna för vissa ytterligare skyddsåtgärder enligt förordningen. Rådet ansåg i detta skede att det inte är lämpligt att godta dessa ändringsförslag, eftersom ett ställningstagande från dess sida skulle kunna påverka den mer allmänna debatt som för närvarande pågår på gemenskapsnivå om prissättning av transportmedel.

Ändringsförslag 8 har inte tagits med, eftersom rådet anser att ett bra och effektivt inspektionsutförande kräver att den berörda medlemsstaten informeras i god tid före inspektionen.

Ändringsförslag 20 togs inte med, eftersom det anses att man med denna ändring skulle gå utanför förordningens tillämpningsområde enligt artikel 1.1.