



Lag om luftfartsskydd

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2003/04:154 Lag om luftfartsskydd jämte tre motioner som väckts med anledning av propositionen.

I propositionen föreslås att en ny lag om luftfartsskydd införs och att lagen om särskild kontroll på flygplats skall upphöra att gälla. Lagen om luftfartsskydd innehåller kompletterande bestämmelser till en EG-förordning om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten. Förslaget innebär att den som driver en flygplats skall ha ansvaret, inklusive det ekonomiska ansvaret, för att det finns tillräckligt med personal, lokaler och utrustning för luftfartsskyddet på den egna flygplatsen. Säkerhetskontrollerna skall även fortsättningsvis ske under polismans ledning, och polisen skall ha det yttersta ansvaret för denna kontroll. Företag som godkänts av behörig myndighet får dock själva svara för säkerhetskontrollen av den egna personalen.

För finansieringen av säkerhetskontrollerna av passagerarna och deras bagage föreslås att ett särskilt avgiftssystem skapas.

Utskottet tillstyrker propositionen med den ändringen att lagen i sin helhet skall träda i kraft den 1 januari 2005, då lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats skall upphöra att gälla.

I ärendet finns fem reservationer (m, fp, kd, c).

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	5
Utskottets överväganden.....	7
Lag om luftfartsskydd.....	7
Inledning.....	7
Säkerhetskontroll av egen personal.....	8
Kroppsvisitation utanför behörighetsområden.....	9
Ansvar för skador på grund av brister i säkerhetskontrollen.....	11
Finansieringen av säkerhetskontrollerna.....	12
Ikraftträdande.....	14
Uppdelning av Luftfartsverket.....	14
Propositionen i övrigt.....	14
Reservationer.....	15
1. Företags säkerhetskontroll av den egna personalen, punkt 1 (m, fp, kd, c)	15
2. Kroppsvisitation utanför behörighetsområden, punkt 3 (m, fp).....	15
3. Skadeståndsansvar vid bristande säkerhetskontroll, punkt 4 (m, fp).....	16
4. Finansieringen av säkerhetskontrollerna, punkt 5 (m).....	17
5. Finansieringen av säkerhetskontrollerna, punkt 5 (fp, c).....	17
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	19
Propositionen.....	19
Följdmotioner.....	19
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag.....	20
<i>Bilaga 3</i>	
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002.....	23
<i>Bilaga 4</i>	
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 849/2004.....	44
<i>Bilaga 5</i>	
Trafikutskottets yttrande 2004/05:TU1y.....	50

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Företags säkerhetskontroll av den egna personalen

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om luftfartsskydd såvitt avser 2 § tredje stycket. Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:154 i denna del och avslår motion 2003/04:Ju27 yrkandena 1 och 2.

Reservation 1 (m, fp, kd, c)

2. Lag om luftfartsskydd

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om luftfartsskydd i den mån det inte omfattas av utskottets förslag ovan med den ändringen att tidpunkten för ikraftträdandet av 1-10 §§ bestäms till den 1 januari 2005, då lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats skall upphöra att gälla. Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2003/04:154 i denna del.

3. Kroppsvisitation utanför behörighetsområden

Riksdagen avslår motion 2003/04:Ju28 yrkande 2.

Reservation 2 (m, fp)

4. Skadeståndsansvar vid bristande säkerhetskontroll

Riksdagen avslår motion 2003/04:Ju28 yrkande 3.

Reservation 3 (m, fp)

5. Finansieringen av säkerhetskontrollerna

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:Ju26, 2003/04:Ju27 yrkande 3 och 2003/04:Ju28 yrkande 1.

Reservation 4 (m)

Reservation 5 (fp, c)

Stockholm den 14 oktober 2004

På justitieutskottets vägnar

Johan Pehrson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Johan Pehrson (fp), Susanne Eberstein (s), Rolf Olsson (v), Margareta Sandgren (s), Beatrice Ask (m), Lennart Nilsson (s), Helena Frisk (s), Peter Althin (kd), Elisebeht Markström (s), Jeppe Johnsson (m), Yilmaz Kerimo (s), Torkild Strandberg (fp), Johan Linander (c), Göran Norlander (s), Cecilia Magnusson (m) och Joe Frans (s).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Inom Näringsdepartementet upprättades våren 2003 departementspromemorian Avgiftsutjämningsystem för luftfartsskydd (Ds 2003:37). I promemorian föreslås en ny lag om luftfartsskydd och ett system för utjämning av de avgifter som tas ut för att täcka kostnaderna för luftfartsskyddet vid de svenska flygplatserna. Den nya lagen föreslås ersätta lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats. Lagen om luftfartsskydd innehåller kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten (EGT L 355, 30.12.2002, s. 1, Celex 32002R2320). EG-förordningen finns i *bilaga 3*.

EG-förordningen har ändrats genom förordning nr 849/2004 av den 29 april 2004 (EUT L 158, 30.4.2004, s.1, Celex 32004R0849). Ändringsförordningen finns i *bilaga 4*.

Departementspromemorian har remissbehandlats. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2003/4717/TP).

Lagrådet har granskat regeringens förslag och därvid lämnat det utan erinran.

Regeringens lagförslag finns i *bilaga 2*.

Justitieutskottet har berett trafikutskottet tillfälle att yttra sig över propositionen jämte följdmotioner. Trafikutskottets yttrande finns i *bilaga 5*.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att en ny lag om luftfartsskydd införs och att lagen om särskild kontroll på flygplats skall upphöra att gälla. Lagen om luftfartsskydd innehåller kompletterande bestämmelser till en EG-förordning om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten. Förslaget innebär att den som driver en flygplats skall ha ansvaret, inklusive det ekonomiska ansvaret, för att det finns tillräckligt med personal, lokaler och utrustning för luftfartsskyddet på den egna flygplatsen, såvida inte annat följer av särskilt meddelade bestämmelser om luftfartsskydd. Den som driver en flygplats skall se till att flygplatsen är inrättad och utrustad enligt EG-förordningens regler och svenska nationella tillämpningsbestämmelser. Säkerhetskontrollerna skall enligt förslaget även fortsättningsvis ske under polismans ledning, och polisen skall ha det yttersta ansvaret för denna kontroll.

För finansieringen av säkerhetskontrollerna av passagerarna och deras bagage föreslås att ett särskilt avgiftssystem skapas. De faktiska kostnaderna för kontrollerna varierar betydligt mellan olika flygplatser beroende på

bl.a. storleken på passagerarflödena. I propositionen föreslås därför ett system för utjämning, så att en enhetlig avgift tas ut för alla resande. Avgiften, som skall beräknas per passagerare, tas ut av flygföretagen. Den skall täcka de samlade kostnaderna för säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage vid svenska flygplatser. De närmare principerna för hur systemet för utjämning skall förvaltas bör enligt förslaget fastställas av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 oktober 2004, utom såvitt gäller bestämmelserna om den enhetliga avgiften för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage, som skall träda i kraft den 1 januari 2005.

Utskottets överväganden

Lag om luftfartsskydd

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om luftfartsskydd med den ändringen att lagen i sin helhet skall träda i kraft den 1 januari 2005, då lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats skall upphöra att gälla. Utskottet föreslår också att riksdagen avslår tre motioner som väckts med anledning av propositionen. Motionerna tar upp frågor om företags säkerhetskontroll av den egna personalen, kroppsvisitation utanför behörighetsområden, skadeståndsansvar vid bristande säkerhetskontroll samt principer för finansieringen av säkerhetskontrollerna.

Jämför reservationerna 1–5.

Inledning

Säkerhetskontroller på flygplatser regleras i dag främst av EG-förordningen nr 2320/2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten. Av förordningen framgår bl.a. att kontroller skall ske fortlöpande samt att varje medlemsstat skall anta ett nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart. De gemensamma grundläggande standarderna för åtgärder avseende luftfartsskydd skall grundas på gällande rekommendationer i Europeiska civila luftfartskonferensens (ECAC) dokument 30. Dessa rekommendationer anges närmare i bilagan till EG-förordningen (artikel 4.1).

Kompletterande bestämmelser, t.ex. hur kroppsvisitation skall ske, finns i lagen om särskild kontroll på flygplats. Den nu föreslagna lagen om luftfartsskydd är avsedd att ersätta denna lag. I EG-förordningen finns bestämmelser som kräver kompletterande nationella regler. För att få en samlad lagstiftning på området bör dessa nya regler samlas i en ny lag. Lagen bör dock inte behandla frågor som redan tagits om hand på myndighetsnivå med stöd av EG-förordningen.

Lagen om luftfartsskydd innehåller bestämmelser bl.a. om vem som skall ansvara för säkerhetskontroller på flygplatser samt hur dessa skall gå till. Det föreskrivs bl.a. att Rikspolisstyrelsen, efter att ha hört Luftfartsverket, får besluta om strängare åtgärder än vad som följer av EG-förordningen. Vidare är det i fortsättningen den som driver en flygplats (flygplatshavaren) som ansvarar för att det finns tillräckligt med personal, lokaler och utrustning för luftfartsskyddet. Lagen innehåller också bestämmelser om att flygplatshavarna skall ha rätt att ta ut en enhetlig avgift för säkerhetskontroller av passagerare och deras bagage samt att ett avgiftsutjämningsssystem skall införas.

Säkerhetskontroll av egen personal

I motion 2003/04:Ju27 (fp, c) yrkas att företag vid flygplatser inte skall få kontrollera sin egen personal, utan samtliga säkerhetskontroller på en flygplats skall utövas under polismans ledning samt av personer som förordnats av polismyndighet.

Säkerhetskontroller som följer av EG-förordningen om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten skall utföras av personer som godkänts eller certifierats för detta i enlighet med bestämmelserna i punkt 12.2.3 i bilagan till förordningen.

Enligt förordningen (bilagan punkt 2.3) skall all personal, inklusive flygbesättningar, 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 och lämpliga stickprovskontroller med en frekvens som grundar sig på riskbedömningar som skall utföras av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat. Stickprovskontrollerna skall omfatta alla föremål som förs ombord på luftfartyg av alla organisationer som tillhandahåller tjänster, bl.a. städning och leverans av skattefria varor, och av andra parter som har tillträde till luftfartyget. Genom säkerhetskontrollen skall det säkerställas att inget förbjudet föremål medförs, och den använda metoden skall vara densamma som vid säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage.

Vidare skall all personal som måste få tillträde till behörighetsområden genomgå en säkerhetsprövning som omfattar åtminstone de senaste 5 åren. Kontrollen skall upprepas med jämna mellanrum som inte får överstiga 5 år (bilagan punkt 2.2.1.ii). Säkerhetsprövningen skall i enlighet med 14 § säkerhetsskyddsförordningen (1996:633) grundas bl.a. på uppgifter som har kommit fram vid registerkontroll och särskild personutredning (se Luftfartsverkets föreskrifter om luftfartsskydd, LFS 2003:53, Säkerhetsprövning av personer, BCL-SEC 1.2).

Regeringen föreslår i 2 § första stycket lagen om luftfartsskydd att säkerhetskontrollen på en flygplats skall utföras av polis eller av annan särskilt utsedd person som förordnats av polismyndighet. Enligt andra stycket skall kontroll som utförs av en sådan särskilt utsedd person utföras under polismans ledning. I tredje stycket föreslås ett undantag från dessa regler. Ett företag som godkänts av behörig myndighet skall få svara för säkerhetskontrollen av den egna personalen.

Förslaget i 2 § avseende säkerhetskontroller enligt EG-förordningen motsvarar det system för säkerhetskontroller som i dag tillämpas på de statliga flygplatserna. När det gäller säkerhetskontrollen av den egna personalen har ett flertal flygrelaterade företag på flygplatserna sina egna kontrollanordningar. Som exempel kan nämnas att Scandinavian Airlines System (SAS) har egna kontrollanordningar vid de ingångar som personalen är behöriga att använda. Det finns dock inget som hindrar att ett företag avtalar med

flygplatshavaren om att personalen skall använda sig av de kontrollstationer som flygplatsen har för passagerare. Detta torde främst vara aktuellt vid mindre flygplatser.

Den personal i ett företag som skall utföra säkerhetskontrollerna måste vara godkända, eller certifierade, enligt EG-förordningen. Däremot kommer dessa kontrollanter inte att ha ett förordnande av polismyndighet och därmed inte ha samma befogenheter som de av polisen förordnade kontrollanterna. Inte heller kommer de att stå under polismans ledning.

I propositionen anförs (s. 36) att det inte finns tillräckligt underlag för att nu lämna förslag till en ordning som skulle innebära att samtliga kontroller på en flygplats skall utövas under polismans ledning samt av personer som förordnats av polismyndighet. Även om det system som tillämpas i dag har visat sig fungera tämligen väl i praktiken, finns det enligt regeringens mening dock skäl som talar för att all säkerhetskontroll som utövas på en flygplats bör ske under polismans ledning och av kontrollanter som har alla de befogenheter som följer av ett förordnande av polismyndighet. Regeringen anför vidare att den avser att närmare utreda denna fråga och att den kommer att presentera sitt ställningstagande i ett annat sammanhang.

Utskottet anser att det finns anledning att överväga om även säkerhetskontroller av personal alltid skall utföras under polismans ledning och av personer som förordnats av polismyndighet. En sådan ordning skulle dock sannolikt medföra ökade kostnader för polisen. Utskottet vill i sammanhanget påpeka att det finns ett anställningsförhållande mellan det företag som utför kontrollen och den personal som kontrolleras. Ett flertal frågor, t.ex. vad som händer om någon vägrar att låta sig kontrolleras, kan regleras i anställningsavtalet. Det är vidare självklart så att polisen har möjlighet att agera om det i samband med säkerhetskontrollen skulle uppkomma misstanke om brott. Det finns med andra ord skäl som talar för och skäl som talar mot den i motionen föreslagna ordningen. Det aviserade utredningsarbetet bör avvaktas.

Vad som nu anförts innebär att utskottet tillstyrker propositionen i här aktuell del. Motion 2003/04:Ju27 i motsvarande del avstyrks.

Kroppsvisitation utanför behörighetsområden

I motion 2003/04:Ju28 (m) yrkas att regeringen skall återkomma till riksdagen med ett förslag som tydligt reglerar inom vilka områden på en flygplats som en person kan bli föremål för säkerhetskontroll och således bli kroppsvisiterad samt få sitt bagage genomsökt.

Enligt 2 kap. 6 § regeringsformen är varje medborgare gentemot det allmänna skyddad mot kroppsvisitation samt husrannsakan och liknande ingrepp. Detta skydd får enligt 12 § samma kapitel begränsas endast för att tillgodose ändamål som är godtagbart i ett demokratiskt samhälle. Begränsningen får dock aldrig gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till det ändamål som har föranlett den.

Husrannsakan och kroppsvisitation får ske i syfte att utreda brott. För sådana fall finns regler i 28 kap. rättegångsbalken. Det finns också vissa regler i polislagen (1984:387) som ger möjlighet till kroppsvisitation och undersökningar för att förebygga vissa allvarliga brott, se 23 §.

Bestämmelserna om kroppsvisitation i lagen om luftfartsskydd, liksom motsvarande bestämmelser i lagen om särskild kontroll på flygplats, tar emellertid sikte på situationer där det inte finns någon konkret brottsmisstanke. Dessa bestämmelser innebär således en ytterligare inskränkning av skyddet mot kroppsvisitation samt husrannsakan och liknande ingrepp i 2 kap. 6 § regeringsformen.

Enligt EG-förordningen skall personal och passagerare samt deras bagage säkerhetskontrolleras innan de släpps in på en flygplats behörighetsområde (bilagan punkterna 2.3, 4.1 och 4.3). Med behörighetsområde avses en flygplats flygsidor, till vilka tillträdet kontrolleras för att garantera säkerheten för den civila luftfarten (bilagan punkt 1.21). När det gäller övriga områden på en flygplats, t.ex. terminalområden, parkeringsplatser och andra allmänna områden, skall de övervakas. Terminaler skall patrulleras, och passagerare och andra personer skall övervakas av säkerhetspersonal. Åtgärder skall också vidtas för att se till att det i situationer av ökat hot går att stänga av t.ex. parkeringsplatser och tillfartsvägar till terminaler med kort varsel (bilagan punkterna 2.2.2 och 2.2.3).

Enligt lagen om särskild kontroll på flygplats får passagerare eller annan som uppehåller sig inom flygplatsens område kroppsvisiteras samt hans bagage undersökas (3 § andra stycket). Området omfattar byggnader och andra anläggningar samt t.ex. parkeringsplats inom området. I förarbetena till gällande lagstiftning framgår att avsikten är att kroppsvisitation i allmänhet bör komma i fråga endast beträffande flygpasagerare. Möjligheten att företa kroppsvisitation i fråga om personer som uppehåller sig på sådan plats som är tillgänglig för allmänheten bör utnyttjas endast när särskild anledning föreligger (prop. 1970:204 s. 13 f.).

Enligt uppgift från Näringsdepartementet har denna rätt att kontrollera alla som uppehåller sig på en flygplats sannolikt aldrig utnyttjats hittills.

I propositionen föreslås att den ordning som gäller enligt lagen om särskild kontroll på flygplats skall behållas. Den som uppehåller sig inom flygplatsens område skall således få kroppsvisiteras samt hans väskor m.m. undersökas (3 §).

Utskottet anser att det i regel torde saknas anledning att kroppsvisitera personer som t.ex. endast uppehåller sig i en terminalbyggnad utan avsikt att gå in i ett behörighetsområde. En sådan möjlighet bör utnyttjas endast när särskild anledning föreligger. Det kan dock inte uteslutas att det i vissa situationer av ökat hot kan finnas ett behov av en sådan kontroll, t.ex. vid ett bombhot mot flygplatsen. Den föreslagna bestämmelsen möjliggör i ett sådant fall bl.a. kroppsvisitation av alla som passerar in till eller befin-

ner sig på flygplatsområdet och undersökning av deras väskor. Utskottet anser mot denna bakgrund att den gällande ordningen bör behållas. Utskottet avstyrker bifall till motion 2003/04:Ju28 i nu behandlad del.

Ansvar för skador på grund av brister i säkerhetskontrollen

I motion 2003/04:Ju28 (m) yrkas att regeringen skall återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning som reglerar vem som skall bära ansvaret för skador som uppkommer på grund av brister i säkerhetskontrollen.

Flygföretag har ett strikt ansvar för skador som uppkommer till följd av flygtrafik. Den som drabbas kan således vända sig mot ett flygbolag och kräva ersättning. Flygbolaget kan i sin tur kräva ersättning av den som vållat skadan.

Flygbolaget kan även vända sig mot den som varit ansvarig för säkerhetskontrollen. Eventuell skadeståndsskyldighet kan därvid vara grundad på avtal, på ansvar för fel eller försummelse vid myndighetsutövning eller på ansvar för eget och anställd personals vållande.

I propositionen anför regeringen (s. 26) att det torde vara möjligt att införa lagstiftning som innebär att staten ansvarar för skador på grund av terroristverksamhet som orsakas av bristfällig säkerhetskontroll som vållats av exempelvis en kommuns myndighetsutövning eller en kommuns anställda. En sådan lagstiftning skulle dock strida mot principerna för ansvarsfördelning mellan myndigheter. Att utforma en lagstiftning för att uppnå detta syfte skulle även kräva omfattande överväganden. Samma resultat torde dessutom kunna uppnås även genom avtal mellan staten och de icke-statliga flygplatserna. Det framstår enligt regeringen därför inte som lämpligt att införa någon lagreglering med sådan innebörd.

Trafikutskottet har i sitt yttrande uttryckt förståelse för det syfte som ligger till grund för motionsyrkandet, nämligen att den skadelidande alltid skall kunna påräkna skadestånd och att kostnaderna för säkerhetsföretag och flygplatser bättre skall kunna förutses. Trafikutskottet är dock tveksamt till att införa lagstiftning som innebär att staten ansvarar för skador som inom ett visst område vållats inom ramen för t.ex. en kommuns myndighetsutövning eller av kommunens anställda. Det främsta skälet är risken att en icke-statlig flygplatshållare frestas till underlåtenhet i säkerhetskontrollen – just eftersom det är staten som får bära ansvaret om något skulle inträffa. Trafikutskottet kan instämma i att frågan torde behöva en ytterligare belysning än den som redovisats i propositionen men anser att något särskilt uttalande härom inte synes motiverat. Trafikutskottet avstyrker motionen i denna del.

Justitieutskottet delar regeringens uppfattning att det inte är lämpligt att införa en lagreglering av innebörden att staten skall ansvara för skador som vållats t.ex. av en kommuns myndighetsutövning. Det har inte heller i övrigt framkommit någon omständighet som ger anledning att införa lagstiftning om vem som skall ansvara för skador som uppkommer på grund av

bristande säkerhetskontroll. I stället får allmänna skadeståndsrättsliga regler tillämpas. Utskottet avstyrker bifall till motion 2003/04:Ju28 i nu behandlad del.

Finansieringen av säkerhetskontrollerna

I motionerna 2003/04:Ju26 och 2003/04:Ju28 (båda m) yrkas att regeringen skall återkomma till riksdagen med förslag på ändrade finansieringsprinciper. Motionärerna efterlyser en djupare analys av konsekvenserna av att kostnaderna för säkerhetskontrollen läggs på passagerare vad gäller dels konkurrenssituationen gentemot andra länder, dels gränsdragningen gentemot vad som är att betrakta som sådana skyddsåtgärder som bör bekostas av staten. I motion 2003/04:Ju27 (fp, c) begär motionärerna att frågan om konsekvenserna av att finansieringen av säkerhetskontrollerna överförs från rättsväsendet till privata aktörer skall utredas.

I propositionen föreslås att flygplattshavarna skall ha verksamhetsansvaret, inklusive det ekonomiska ansvaret, för luftfartsskyddet. Det innebär bl.a. att flygplattshavaren är ansvarig för att det finns tillräckligt med personal, lokaler och utrustning för luftfartsskyddet på den egna flygplatsen, såvida inte annat följer av särskilt meddelade bestämmelser om luftfartsskydd. De kostnader som polismyndigheten har för polismans ledning av säkerhetskontrollerna liksom för övrigt arbete som polisen själv utför på en flygplats skall emellertid betalas av polisen (8 §). Flygplattshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage skall enligt förslaget finansieras genom att en enhetlig avgift tas ut för varje avresande passagerare av de företag som transporterar passagerarna. Dessa företag har i sin tur möjlighet att ta ut en motsvarande avgift av passagerarna. Avgiften skall tas ut av alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med EU-förordningen. Då de faktiska kostnaderna för säkerhetskontrollen varierar mellan olika flygplatser föreslås ett avgiftsutjämningsssystem, som går ut på att avgiften per passagerare skall vara enhetlig för alla flygplatser i landet som ingår i systemet (11 §). Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgiftens storlek och om hur influtna avgifter skall fördelas för att täcka skäligena kostnader för luftfartsskyddet (13 §).

Enligt propositionen kan polisens årliga merkostnader för bevakningen på icke-statliga flygplatser beräknas till ca 150 miljoner kronor.

Trafikutskottet anför i sitt yttrande att utskottet är av samma uppfattning som motionärerna om det angelägna i att så långt det är möjligt undvika snedvridningar av konkurrensen. Enligt trafikutskottet är det dock rimligt att den som skyddas och drar nytta av säkerhetsskyddet också bör stå för uppkomna kostnader. Mot den bakgrunden har riksdagen tidigare lagt fast att sjöfartsskyddet bör vara självfinansierande, dvs. att den som skyddas också skall stå för kostnaderna (prop. 2003/04:106, bet. 2003/04:TU13). Det är enligt trafikutskottet rimligt att flygbranschen tar på sig kostnaderna för

luftfartsskyddet och att endast de kostnader som polisen har för polismans ledning av kontrollerna samt polisiära insatser på en flygplats finansieras med allmänna medel. Med ledning av de uppgifter som trafikutskottet inhämtat från Luftfartsverket gör trafikutskottet bedömningen att den avgift för luftfartsskyddet som passagerarna kan komma att få betala blir ca 35–45 kr per resa. Mot denna bakgrund delar trafikutskottet regeringens bedömning att eventuella ökning av biljettpriserna på grund av ändrad finansiering av säkerhetsskyddet torde vara acceptabelt för de flesta flygpasagerare. Slutligen understryker trafikutskottet vikten av att det nya avgiftssystemet noga följs upp med avseende på bl.a. eventuella konkurrensnedvridningar mellan flygplatser och mellan olika transportslag. Därutöver är det nödvändigt att motverka att utjämningsystemet blir kostnadsdrivande hos de berörda flygplatserna. Mot denna bakgrund bör även avgifternas effekter för passagerare och flygtrafiken i stort ingå i en sådan utvärdering. Det gäller även angelägenheten att finna konkurrensneutrala lösningar över landgränserna. Trafikutskottet utgår från att regeringen vidtar åtgärder i detta syfte och återkommer till riksdagen med en redovisning härav. Trafikutskottet tillstyrker propositionen och avstyrker motionerna 2003/04:Ju26 och 2003/04:Ju28 i dessa delar.

Justitieutskottet anser att en utgångspunkt bör vara att polisen endast skall belastats med uppgifter där ett ordnings- och säkerhetstänkandet är av dominerande betydelse när uppgiften utförs. Uppgifter där det kan antas att det krävs våld eller tvångsmedel för att utföra uppgiften skall alltså åligga polisen. Polisen bör dessutom endast ha att utföra uppgifter som ligger inom ramen för polisens utbildning och kompetens. Huvuddelen av de uppgifter som polisen i nuläget ansvarar för på kommunala och privata flygplatser kan inte anses vara av sådan beskaffenhet att de kräver polisiär kompetens. Att överlåta verksamhetsansvaret för dessa säkerhetskontroller till flygplatshavaren ligger i linje med det pågående arbetet med att renodla polisens verksamhet. Genom förslaget placeras såväl den traditionella kontrollverksamheten som kostnadsansvaret för denna på flygplatshavaren, samtidigt som säkerhetskontrollerna även i fortsättningen kommer att ske under polismans ledning och polisen ha det yttersta ansvaret för denna kontroll.

Utskottet anser vidare, i likhet med trafikutskottet, att luftfartsskyddet i princip bör vara självfinansierande, dvs. att den som skyddas också bör stå för kostnaderna. Det är således rimligt att flygbranschen tar på sig kostnaderna för luftfartsskyddet och att endast de kostnader som polisen har för polismans ledning av kontrollerna samt polisiära insatser på en flygplats finansieras med allmänna medel. Utskottet utgår från att regeringen kommer att följa upp vilka följder förändringarna av finansieringen av luftfartsskyddet kommer att få när det gäller t.ex. risken för snedvridningar av konkurrensen. Något särskilt uttalande härom synes inte motiverat.

Utskottet avstyrker motionerna 2003/04:Ju26, 2003/04:Ju27 och 2003/04:Ju28 i nu behandlade delar.

Ikraftträdande

I propositionen föreslås att lagen om luftfartsskydd skulle trätt i kraft såvitt gäller 1–10 §§ den 1 oktober 2004, då lagen om särskild kontroll på flygplats skulle upphört att gälla, och i övrigt den 1 januari 2005. Utskottet noterar att detta skulle ha inneburit att flygplatshavarna i enlighet med 8 § övertog verksamhetsansvaret, inklusive det ekonomiska ansvaret, den 1 oktober 2004, samtidigt som någon avgift inte kunde tas ut för att täcka kostnaderna för säkerhetskontrollen förrän den 1 januari 2005, då bestämmelserna om avgift för säkerhetskontroll (11–14 §§) avsågs träda i kraft. Denna fråga är inte närmare belyst i propositionen.

Riksdagen kommer emellertid att fatta beslut först efter den 1 oktober 2004. Det är därför nödvändigt att senarelägga ikraftträdandet såvitt avser 1–10 §§. Mot denna bakgrund, och då utskottet anser det lämpligt att hela lagen träder i kraft vid samma tidpunkt, föreslår utskottet att hela lagen träder i kraft den 1 januari 2005 samt att lagen om särskild kontroll på flygplats då upphör att gälla.

Uppdelning av Luftfartsverket

Den 1 januari 2005 skall det nuvarande Luftfartsverket delas upp i två myndigheter, Luftfartsverket och Luftfartsstyrelsen. Luftfartsverket skall i fortsättningen driva statens flygplatser och bedriva flygtrafiktjänst, och Luftfartsstyrelsen skall ta hand om de myndighetsuppgifter som idag ligger på Luftfartsverket.

Regeringen har i proposition 2004/05:10 En ny luftfartsmyndighet – lagstiftning lämnat förslag till de lagändringar som denna uppdelning kräver. Ändringar i förslaget till lag om luftfartsskydd som föranleds av uppdelningen i två myndigheter bör göras i samband med behandlingen av den propositionen.

Propositionen i övrigt

I övrigt har utskottet ingenting att anföra med anledning av propositionen, och utskottet tillstyrker bifall till den.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Företags säkerhetskontroll av den egna personalen, punkt 1 (m, fp, kd, c)

av Johan Pehrson (fp), Beatrice Ask (m), Peter Althin (kd), Jeppe Johnsson (m), Torkild Strandberg (fp), Johan Linander (c) och Cecilia Magnusson (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om luftfartsskydd såvitt avser 2 § tredje stycket. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:Ju27 yrkandena 1 och 2 samt avslår proposition 2003/04:154 i denna del.

Ställningstagande

Det är en orimlig ordning att företag vid flygplatser, efter godkännande av behörig myndighet, själva skall få ansvara för säkerhetskontrollerna av den egna personalen. Säkerhetskontroller som genomförs av flygplatskontrollanter under polisens ledning borgar för en rättssäker, effektiv och säker kontroll. Skärpt säkerhet på flygplatserna, med ett tydligt myndighetsansvar genom polisens ledning, bör omfatta samtliga personer och föremål på området – utan undantag för anställda vid vissa företag. Vi anser därför att 2 § tredje stycket i den föreslagna lagen om luftfartsskydd skall strykas. I stället bör samtliga säkerhetskontroller vid flygplatser genomföras under polisens ledning och av poliser eller särskilt utsedda personer som förordnats av polismyndighet.

Mot bakgrund av det sagda föreslår vi att propositionen avslås i denna del.

2. Kroppsvisitation utanför behörighetsområden, punkt 3 (m, fp)

av Johan Pehrson (fp), Beatrice Ask (m), Jeppe Johnsson (m), Torkild Strandberg (fp) och Cecilia Magnusson (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om kroppsvisitation utanför behörighetsområden. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:Ju28 yrkande 2.

Ställningstagande

Enligt regeringens förslag, och enligt nu gällande regler, kan den som åker till flygplatsen för att lämna av en resenär komma att utsättas för krav på kroppsvisitation samt genomsökning av fordon och väskor.

Förslaget innebär en risk för att ett säkerhetsföretag mer eller mindre godtyckligt kan kräva kroppsvisitationer och genomsökning i fordon utan att någon misstanke om brott föreligger. Utvecklingen av flygplatser till mer allmänna köpcentrum etc. innebär att även andra personer än resenärer besöker och vistas i området. Inte minst denna utveckling motiverar en modernisering av nuvarande regelverk, och frågan borde ha behandlats mer ingående i propositionen.

Ett ytterligare problem i detta sammanhang är att flygplatsområdet inte ges någon tydlig definition i lagen om luftfartsskydd.

Regeringen bör därför, med beaktande av vad som ovan anförts, återkomma med förslag som tydligt reglerar inom vilka områden på en flygplats som en person kan bli föremål för säkerhetskontroll.

3. Skadeståndsansvar vid bristande säkerhetskontroll, punkt 4 (m, fp)

av Johan Pehrson (fp), Beatrice Ask (m), Jeppe Johnsson (m), Tor-kild Strandberg (fp) och Cecilia Magnusson (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om skadeståndsansvar vid bristande säkerhetskontroll. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:Ju28 yrkande 3.

Ställningstagande

Vi anser att det bör regleras i lag vem som skall bära ansvaret för skador som uppstår i luftfarten på grund av bristande säkerhetskontroll. Frånvaron av sådana bestämmelser innebär svårigheter för säkerhetsföretag och flygplatser att förutse sitt kostnadsansvar för brister i säkerhetskontrollen. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med förslag på sådan lagstiftning.

4. Finansieringen av säkerhetskontrollerna, punkt 5 (m)

av Beatrice Ask (m), Jeppe Johnsson (m) och Cecilia Magnusson (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om finansieringen av säkerhetskontrollerna. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2003/04:Ju26 och 2003/04:Ju28 yrkande 1 och bifaller delvis motion 2003/04:Ju27 yrkande 3.

Ställningstagande

Vi ställer oss bakom regeringens förslag till lag om luftfartsskydd men anser att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på ändrade finansieringsprinciper.

Finansieringen av luftfartsskyddet aktualiserar åtminstone två viktiga principiella frågeställningar. För det första är det relevant att ta hänsyn till övriga berörda länders finansieringsmodeller för att undvika snedvridning av konkurrensituationen. För det andra bör en diskussion föras om gränsdragningar gentemot vad som är att betrakta som skyddsinsatser som bör bekostas av staten. Denna andra fråga är främst intressant vad gäller kostnader för personal som utför uppgifter som närmar sig det polisiära ansvaret.

De skyddsinsatser som sätts in har till uppgift att minimera risken för terrorhandlingar. Målet för dessa terrorhandlingar är inte i första hand passagerare och flygplan utan det öppna demokratiska samhället. I takt med att regleringar syftande till att öka säkerheten införs inom alltfler områden finns det anledning att fråga sig om inte detta skydd bör vara en naturlig del av det skydd varje stat bör hålla sina medborgare med.

Utvecklingen går i ovan nämnda riktning vad gäller säkerheten inom sjöfarten. Det är inte otänkbart att frågan kommer att aktualiseras inom fler områden, kanske kommer det att gälla järnvägstransporter eller busstransporter. När en allt större del av kostnadsansvaret läggs över på passagerarna innebär detta, förutom att gränsdragningarna för rikets inre säkerhet tänjs ut, också att kostnadsbilden förändras för det kollektiva resandet. Vi anser därför att en djupare analys av ovanstående problem bör genomföras. Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

5. Finansieringen av säkerhetskontrollerna, punkt 5 (fp, c)

av Johan Pehrson (fp), Torkild Strandberg (fp) och Johan Linander (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om finansieringen av säkerhetskontrollerna. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:Ju27 yrkande 3 och bifaller delvis motionerna 2003/04:Ju26 och 2003/04:Ju28 yrkande 1.

Ställningstagande

Regeringens förslag innebär att polisens budget avlastas från kostnaderna för säkerhetskontrollerna och att det system som i dag tillämpas vid de statliga flygplatserna lagfästs och kommer att gälla lika för samtliga flygplatshavare enligt ett avgiftsutjämningsystem.

Vi ser med viss oro på utvecklingen mot en privatisering av uppgifter som torde ankomma på rättsväsendet, i detta fall polisen, att utföra och ha det finansiella ansvaret för. Det handlar om svåra avvägningar där det dock även är viktigt att renodla polisens uppgifter och ansvar samt att kunna friställa resurser för poliser till direkt brottsförebyggande, brottsbekämpande och effektivt arbete. Vi menar att det är av vikt att på ett sammanhållet sätt utreda och belysa hur uppgifter som tidigare har ålegat rättsväsendet överförs till privata aktörer samt konsekvenserna av detta ur ekonomiska aspekter och rättssäkerhetsaspekter. Det får åligga regeringen att tillsätta en utredning som bl.a. skall se över finansieringen av säkerhetskontrollerna.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2003/04:154 Lag om luftfartsskydd:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om luftfartsskydd.

Följdmotioner

2003/04:Ju26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på ändrade finansieringsprinciper.

2003/04:Ju27 av Johan Pehrson m.fl. (fp, c):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att företag vid flygplatser inte skall få ansvara för säkerhetskontrollerna av den egna personalen och att 2 § tredje stycket därmed stryks.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör återkomma med ett lagförslag som innebär att samtliga kontroller på flygplats skall utövas under polisens ledning samt av personer som förordnats av polismyndighet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om finansieringen av säkerhetskontrollerna.

2003/04:Ju28 av Beatrice Ask m.fl. (m):

1. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på ändrade finansieringsprinciper.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kroppsvisitation utanför behörighetsområden.
3. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på lagstiftning avseende skadeståndsansvar.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

2 Förslag till lag om luftfartsskydd

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten¹.

Undersökning av personer och förvaringsställen

2 § Sådan säkerhetskontroll av personer, medförda föremål och fordon, som sker på flygplats, och som följer av förordning (EG) nr 2320/2002, av beslut enligt 9 § eller som anges i 3 och 4 §§ skall utföras av polis eller av annan särskilt utsedd person som förordnats av polismyndighet.

Kontroll enligt första stycket som utförs av särskilt utsedd person skall utföras under polisens ledning.

Första stycket gäller inte för företag som efter godkännande av behörig myndighet får svara för säkerhetskontrollen av den egna personalen.

3 § För att förebygga brott som utgör fara för säkerheten vid luftfart får, utöver vad som följer av förordning (EG) nr 2320/2002, den som uppehåller sig inom flygplatsens område kroppsvisiteras. För samma ändamål får väskor, fordon eller andra slutna förvaringsställen inom flygplatsens område undersökas.

Den som vägrar att låta sig eller sin egendom undersökas får avvisas eller avlägsnas från flygplatsområdet.

4 § Kroppsvisitation som är av mera väsentlig omfattning skall utföras i ett avskilt utrymme. Sådan visitation skall ske i vittnes närvaro, om den som undersöker eller den som skall undersökas begär det och det kan ske utan större omgång. Kroppsvisitation av kvinna får utföras och bevitnas endast av en annan kvinna, om undersökningen inte sker genom metalldetektor eller liknande anordning. Kroppsvisitation som enbart innebär att föremål som en kvinna har med sig undersöks får dock utföras och bevitnas av en man.

5 § Om det vid kroppsvisitation eller annan undersökning påträffas föremål som kan komma till användning vid brott som utgör fara för säkerheten vid luftfart skall, om föremålet inte tas i beslag enligt bestämmelserna i rättegångsbalken, den hos vilken föremålet påträffats uppmanas att förvara föremålet på sådant sätt att det inte kan användas för brott. Den som inte följer en sådan uppmaning får avvisas eller avlägsnas från flygplatsens område eller del av detta.

¹ EGT L 355, 30.12.2002, s. 1 (Celex 32002R2320).

6 § Protokoll skall föras och bevis utfärdas om gjord kroppsvisitation om den undersökte begär det vid förrättningen eller om föremål tas i beslag.

Kompletterande bestämmelse om inspektioner

7 § När kommissionen genomför sådan inspektion som avses i artikel 7 i förordning (EG) nr 2320/2002 skall berörda organ och personer underkasta sig sådan inspektion. Om så behövs får de som bemyndigats att utföra inspektionen begära handräckning av kronofogdemyndigheten för att kunna genomföra de åtgärder som följer av den artikeln.

Frågor om handräckning enligt denna paragraf prövas av Kronofogdemyndigheten i Stockholm. Därvid gäller bestämmelserna i utsköningsbalken om sådan verkställighet som avses i 16 kap. 10 § den balken. Kronofogdemyndigheten får dock låta bli att underrätta den hos vilken inspektionen skall genomföras innan verkställighet sker.

Genomförande av säkerhetskontroller m.m.

8 § Flygplatshavaren har ansvaret, inklusive det ekonomiska ansvaret, för att det finns tillräcklig personal, lokaler och utrustning för luftfartsskyddet på den egna flygplatsen, såvida inte annat följer av särskilt meddelade bestämmelser om luftfartsskydd. De kostnader polismyndigheten har för polismans ledning av kontrollerna enligt 2 § liksom för övrigt arbete som polisen själv utför på en flygplats skall betalas av polisen.

Strängare åtgärder

9 § Rikspolisstyrelsen får, efter att ha hört Luftfartsverket, besluta om strängare åtgärder än vad som följer av förordning (EG) nr 2320/2002. Ett sådant beslut får tidsbegränsas. Det får också begränsas till en viss flygplats eller viss trafik. Behövs särskilda föreskrifter i fråga om åtgärderna skall dessa anges i beslutet.

I brådskande fall får Rikspolisstyrelsen besluta om strängare åtgärder utan att ha hört Luftfartsverket. Ett sådant beslut skall dock snarast omprövas av Rikspolisstyrelsen efter att Luftfartsverket har hörts.

I brådskande fall får också en polismyndighet besluta om strängare åtgärder för flygplatser inom det egna polisdistriktet. Ett sådant beslut skall genast underställas Rikspolisstyrelsen, som, efter att ha hört Luftfartsverket, utan dröjsmål prövar om beslutet skall bestå.

10 § Beslut om strängare åtgärder som rör de verksamhetsutövare som omfattas av det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart enligt förordning (EG) nr 2320/2002 fattas av Luftfartsverket efter att Rikspolisstyrelsen har hörts.

Avgift för säkerhetskontroll

11 § Flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage skall täckas av en avgift. Denna avgift skall tas ut i ett avgiftsutjämningsssystem som omfattar alla flygplatser som är

säkerhetsgodkända i enlighet med förordning (EG) nr 2320/2002. Avgiften skall tas ut för varje avresande passagerare och skall vara lika för alla flygplatser i landet som ingår i avgiftsutjämningsystemet. Avgiften skall tas ut av de flygföretag som transporterar passagerarna.

För en ankommande passagerare som redan blivit föremål för säkerhetskontroll som uppfyller kraven i förordning (EG) nr 2320/2002 och som fortsätter sin resa utan att bli kontrollerad på nytt skall någon avgift enligt denna paragraf inte betalas.

12 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att en avgift som avses i 11 § också skall tas ut av dem som använder flygplatser för att sända varor, gods och liknande som inte befordras som en passagerares bagage.

13 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgiftens storlek och om hur inbetalda avgifter skall fördelas för att täcka skäligen kostnader för luftfartsskydd som avses i 11 §.

14 § En flygplatshavare skall lämna underlag för beräkningen av avgiften och av de belopp som skall fördelas. Underlaget skall lämnas till den myndighet som regeringen bestämmer.

Denna lag träder i kraft såvitt gäller 1–10 §§ den 1 oktober 2004, då lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats skall upphöra att gälla, och i övrigt den 1 januari 2005.

BILAGA 3

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002

30.12.2002

SV

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

L 355/1

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 2320/2002

av den 16 december 2002

om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten

(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⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, på grundval av det gemensamma utkast som förlikningskommittén godkände den 15 november 2002, 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 luftfartspolitiken genom vilka gemensamma grundstandarder fastställs som grundas på gällande rekommendationer i Europeiska civila luftfartskonferensens (ECAC) dokument 30. Verkställande befogenheter 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 (Chicagokonventionen), 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.

⁽¹⁾ EGT C 51 E, 26.2.2002, s. 221.

⁽²⁾ EGT C 48, 21.2.2002, s. 70.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 29 november 2001 (ännu ej offentliggjort i EGT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 28 januari 2002 (EGT C 113 E, 14.5.2002, s. 17) och Europaparlamentets beslut av den 14 maj 2002 (ännu ej offentliggjort i EGT). Europaparlamentets beslut av den 5 december 2002 och rådets beslut av den 9 december 2002.

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

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.1.1999, s. 23.

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 suveränitetstvisterna 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 grundas på gällande rekommendationer i Europeiska civila luftfartskonferensens (ECAC) dokument 30 och bilagan.
2. De åtgärder som krävs för att genomföra och tekniskt anpassa dessa gemensamma grundläggande standarder skall antas i enlighet med förordandet 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,

30.12.2002

SV

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

L 355/3

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

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 3 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 6 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 6 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. Inspektionerna av flygplatserna skall vara oanmälda. Kommissionen skall i god tid före planerade inspektioner informera den berörda medlemsstaten om inspektionerna.

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

- 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 en-

⁽¹⁾ EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

lighet 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.

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

Tredje land

Utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar när det gäller riskbedömning och säkerhetsklausulen i avtalen om civil luftfart bör kommissionen, biträdd av säkerhetskommittén, tillsammans med Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och ECAC undersöka möjligheten att utveckla en mekanism för att bedöma om flyg från flygplatser i tredje land uppfyller de grundläggande säkerhetskraven.

Artikel 11

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.

30.12.2002

SV

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

L 355/5

Artikel 12

Påföljder

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

Artikel 13

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.

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

Utfärdad i Bryssel den 16 december 2002.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

M. FISCHER BOEL

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 säkerhetsområdet.
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 flygsida, 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, fraktkominaler, postcentraler samt sträd- 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 spranganordningar) 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, fraktkominaler 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 foras 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 5 åren. Kontrollen skall upprepas med jämna mellanrum som inte får överstiga 5 år.
- iii) All personal som måste få tillträde till behörighetsområden skall också få regelbunden utbildning i luftfartsskydd (se punkt 1.2.3), 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 utryckningsuppdrag 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, flygplats hotell 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 förtäpning och lämpliga stickprovskontroller med en frekvens som grundar sig på riskbedömningar som skall utföras av den behöriga 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 skattefria varor, och av andra parter som har tillträde till luftfartyget.

Enligt denna förordning trätt i kraft skall all personal, inklusive flygbesättningar, tillsammans med de föremål som den medför säkerhetskontrolleras innan den släpps in på behörighetsområdenas känsliga delar, såsom de definieras av den behöriga myndigheten i varje medlemsstat.

Kommissionen skall senast den 1 juli 2004 anta lämpliga genomförandeåtgärder med avseende på en gemensam definition av behörighetsområdenas känsliga delar i enlighet med artikel 4.2 i denna förordning. Sådana åtgärder skall, utan att de påverkar tillämpningen av artikel 6 i denna förordning, tillämpas fullt ut senast fem år efter att de antagits av kommissionen.

Genom säkerhetskontrollen skall det säkerställas att inget förbjudet föremål medförs, och den använda metoden skall vara densamma som vid säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage.

- b) Fordon och leveranser som transporteras till flygsidan eller andra behörighetsområden skall inspekteras stikprovsvis.

2.4 Fysisk säkerhet och patruller

- a) Ramper och andra uppställningsområden skall vara tillräckligt upplysta, och belysningen skall framför allt belysa flygplatsens särbara områden.
- b) Teknik- och underhållsområden skall skyddas med inhägnader, vakter och patruller, och tillträde 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 rullbanetrosklar och taxibanor, skall övervakas genom patruller, intertelevision 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 säkerhetsundersökas omedelbart innan eller omedelbart efter det att de förs in på ett behörighetsområde för en flygning. Luftfartyg får genom sökas 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. Om luftfartyg genom söks efter det att de förs in på behörighetsområdet skall de säkras och bevakas från det att genomsökningen påbörjas och fram till avgången.
- 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 omborstigningen 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; eller

- c) Intrångsskydd skall finnas på flygplansdörrarna.
4. Om all personal inte säkerhetskontrolleras för tillträde till behörighetsområden skall dessutom varje luffartyg 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. Luffartyg skall alltid, om så är möjligt, parkeras i väl upplysta områden på avstånd från omgivande inhägnad eller andra lägenomträngliga 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 luffartyg. 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 alarmet aktiveras, och man skall även göra en kontinuerlig stickprovskontroll av personer som inte aktiverar alarmet, och
 - i) om alarmet 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 får 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 riskbedömning utförd av den behöriga myndigheten.

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 luffartyget. Förbjudna föremål skall tas ifrån passagerarna, eller i förekommande fall skall passageraren nekas tillträde till behörighetsområdet eller till luffartyget. 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 "diplomativäskor", skyldiga att genomgå säkerhetskontroller. Personal vid flygföretag som ansvarar för att ta emot diplomativäskor skall se till att dessa faktiskt har skickats av vederbörligen utnämnda tjänstemän vid de berörda beskickningarna. Diplomaturirer 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, och
 - b) den passagerare som bagaget tillhör skall vara incheckad på den flygning som skall transportera detta, och
 - c) innan lastrumsbagaget lastas ombord, skall det förvaras inom en del av flygplatsen dit endast behöriga personer har tillträde, och
 - 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 baggage, 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 öppet baggage.

Ovanstående gäller inte för obeledsagat baggage 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

1. 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) Ursprungs- och transferbagage för befördran i lastrum får inte lämnas obevakat på ramp eller vid luftfartyg innan det lastas ombord på luftfartyget.
- d) "Tail-to-tail"-transferbagage för befördran i lastrum 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 baggage 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 fraktluftfartyg 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, som fastställts av den behöriga myndigheten.

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 ovan nämnda 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

1. 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
- b) begära att avsändaren förklarar att han
 - i) förbereder försändelserna på ett skyddat område,
 - ii) använder pålitlig personal för att förbereda försändelserna, och
 - 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, och
 - ii) godtar att förpackningen och försändelsens innehåll får säkerhetskontrolleras.

6.5 Transport med frakluftfartyg

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

- a) har en bekräftad tillförlitlig företagsadress, och
- b) tidigare har utfört transporter genom den säkerhetsgodkända speditören eller flygföretaget, och

- c) har ett etablerat affärsförhållande med den säkerhetsgodkända speditören eller flygföretaget, och
- d) försäkrat 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 postluffartyg skall genomgå säkerhetsåtgärder innan den lastas ombord på ett luffartyg.

7.2 Krav för säkerhetsgodkända postoperatörer

7.2.1 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 luffartyg 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 luffartyg, 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 slumpmässig utvald del av posten.

3. De säkerhetskontroller som anges i punkt 1 b) behöver inte tillämpas in 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, catering-förråd och förråd av rengöringsmateriel och andra föremål som är avsedda att levereras till företagens 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 säkerhetskontrolleras så att det säkerställs att inga förbjudna föremål har förts in i en företagsförsändelse.
- b) De får inte lämnas oavakade innan de lastas ombord på flygplanet.

Flygföretaget skall säkerställa att andra försändelser av företagspost och företagsmateriel som handhas av en kontrakterad organisation för flygföretagets räkning, och som bl.a. omfattar cateringutrustning och cateringförråd, förråd av rengöringsmateriel och andra föremål som hanteras av en kontrakterad organisation, säkerhetskontrolleras innan de lastas ombord på luftfartyget.

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 cateringförråd och cateringleveranser skall genomföra säkerhetsåtgärder för att förhindra att förbjudna föremål placeras i sådana förråd och 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 ovan 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 överträdelser 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 luftfartsskydd 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

Urustning 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 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 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 grånivåer (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 1024 × 1024 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: blydaggar, batonger, basebollklubbor 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, v.x., klor, sarin, cyanid, mjalbrandsbakterier, botulismbakterier, smittkoppsvirus, tularembakterier 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.

BILAGA 4

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 849/2004

30.4.2004

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 158/ 1

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 849/2004

av den 29 april 2004

om ändring av förordning (EG) nr 2320/2002
om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten

(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 kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget², och

¹ Yttrandet avgivet den 28 januari 2004 (ännu ej offentliggjort i EUT).

² Europaparlamentets yttrande av den 11 mars 2004 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 29 april 2004.

30.4.2004

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 158/ 2

av följande skäl:

- (1) Genom förordning (EG) nr 2320/2002¹ införs harmoniserade gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten.
- (2) Vid tillämpningen av förordning (EG) nr 2320/2002 har det visat sig att det krävs tekniska ändringar. Syftet med dessa ändringar är inte att ändra förordningens räckvidd och de påverkar inte heller på något sätt skyddet för passagerarna inom den civila luftfarten.
- (3) Genom förordning (EG) nr 2320/2002 tillåts att andra men tillräckligt höga skyddsnivåer fastställs för de minsta flygplatserna. Det är konsekvent att tillåta samma tillräckligt höga skyddsnivåer vid både avgång och ankomst.
- (4) Förordning (EG) nr 2320/2002 bör ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

Artikel 1

Förordning (EG) nr 2320/2002 ändras härmed på följande sätt:

1. I artikel 2 skall följande definition läggas till:

"4. *avgränsat område*: ett område som genom tillträdeskontroller är avskilt från andra områden med säkerhetsrestriktioner."

¹ EGT L 355, 30.12.2002, s. 1.

2. Artikel 4 skall ändras på följande sätt:

– Punkt 3 skall ersättas med följande:

"3. Den berörda myndigheten i en medlemsstat får, på grundval av en lokal riskbedömning och om tillämpningen av de säkerhetsåtgärder som anges i bilagan 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 högst två kommersiella flygningar per dag, eller
- b) med endast allmänflyg, eller
- c) med en kommersiell verksamhet som är begränsad till luftfartyg på mindre än 10 ton MTOW eller med färre än 20 säten,

varvid hänsyn skall tas till sådana små flygplatsers särdrag.

Den berörda medlemsstaten skall informera kommissionen om dessa åtgärder."

30.4.2004

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 158/ 4

– Följande punkt skall införas:

3a. Punkt 3 får också tillämpas på avgränsade områden av flygplatser med

a) endast allmänflyg, eller

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

Ett avgränsat område skall anges i flygplatsens säkerhetsprogram.

Alla flyg som avgår från ett avgränsat område vid en flygplats skall underrätta ankomstflygplatsen om detta före flygets ankomst."

3. I artikel 7 skall orden "kontrolleras", "granskningar", "granskare" och "rapporterna från utförda verksamhetskontroller" ersättas med "övervakas", "verksamheter för övervakning av efterlevnaden", "personer" respektive "rapporterna från övervakning av efterlevnaden".

4. Bilagan skall ändras på följande sätt:

- I punkt 5.2 skall följande punkt läggas till:

"3. Undantag

Lastrumsbagage tillhörande de parter som anges i punkt 4.1 3 får genomgå speciella procedurer för säkerhetskontroll eller undantas från säkerhetskontroll."

- I punkt 7.3 1 b skall den sista meningen ersättas med följande:

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

30.4.2004

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 158/ 6

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

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

Utfärdad i Strasbourg den 29 april 2004.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

M. McDOWELL

Ordförande

BILAGA 5

Trafikutskottets yttrande 2004/05:TU1y

Lag om luftfartsskydd

Till justitieutskottet

Justitieutskottet har berett trafikutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 2003/04:154 Lag om luftfartsskydd jämte följdmotioner. Trafikutskottet yttrar sig över följande yrkanden i de motioner som har väckts och motsvarande delar av propositionen:

- 2003/04:Ju26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m)
- 2003/04:Ju28 yrkandena 1 och 3 av Beatrice Ask m.fl. (m)

Bakgrund

Regler för luftfartsskydd

Svenskt regelsystem

Lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats innehåller bestämmelser som syftar till förekommande av brott som utgör allvarlig fara för säkerheten vid luftfart, s.k. luftfartsskydd. Ansvaret för den del av luftfartsskyddet som omfattas av lagen åvilar polismyndigheterna. Finansieringen av sådana säkerhetskontroller skiljer sig åt beroende på vilken typ av flygplats det rör sig om. På de statliga flygplatserna finansieras säkerhetskontrollerna genom avgifter, och på de privata och kommunala flygplatserna delas finansieringen mellan huvudmännen för respektive flygplats och polismyndigheterna.

EG:s regelsystem

Mot bakgrund av terrordåden i USA den 11 september 2001 tog den europeiska gemenskapen initiativ till ökade skyddsåtgärder mot brottsliga handlingar som drabbar luftfarten. Förordningen (EG) nr 2320/2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten trädde i kraft den 19 januari 2003 och den gäller sålunda som nationell rätt.

Enligt förordningen skall bl.a. kontroll av såväl utrikes som inrikes incheckat bagage och handbagage vara införd då förordningen träder i kraft. Dessutom skall kontroll av post- och fraktflyg genomföras liksom en rad andra åtgärder.

Propositionen

En ny lag

Regeringen föreslår en ny lag på området, lagen om luftfartsskydd. Lagen kompletterar bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten. Lagen innehåller bestämmelser om

- säkerhetskontroller av personer, medförda föremål och fordon på en flygplats,
- kompletterande bestämmelser med avseende på Europeiska kommissionens inspektioner,
- genomförande av säkerhetskontroller m.m.,
- beslut om strängare åtgärder och
- avgift för säkerhetskontroll.

I sammanhanget föreslås att lagen (1970:926) om särskild kontroll på flygplats upphävs.

Verksamhetsansvar

En nyhet jämfört med hittillsvarande system är att den som driver en flygplats (flygplatshavaren) föreslås ha verksamhetsansvaret, inklusive det ekonomiska ansvaret, för luftfartsskyddet. Det innebär bl.a. ansvar för att det finns tillräckligt med personal, lokaler och utrustning för luftfartsskyddet på den egna flygplatsen, såvida inte annat följer av särskilt meddelade bestämmelser om luftfartsskydd. Säkerhetskontrollerna skall enligt förslaget även fortsättningsvis utföras under polismans ledning, och polisen skall ha det yttersta ansvaret för denna kontroll. Flygplatshavaren skall biträda polismyndigheten med att ansvara för det praktiska arbetet.

Finansiering genom avgifter i ett utjämningsystem

Ytterligare en nyhet är att flygplatshavarnas kostnader för säkerhetskontrollen föreslås bli finansierade genom att en enhetlig avgift tas ut för varje avresande passagerare av berörda luftrafikföretag. Dessa har möjlighet att i sin tur övervältra avgiften på passagerarna.

Avgiften skall tas ut av alla flygplatser som är säkerhetsgodkända i enlighet med EG-förordningen. Av propositionen framgår att de faktiska kostnaderna för kontrollerna varierar betydligt mellan olika flygplatser, bl.a. beroende på storleken på passagerarflödena. I propositionen föreslås därför ett system för avgiftsutjämnning som går ut på att avgiften skall vara enhetlig för alla flygplatser i landet som ingår i systemet.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgiftens storlek och om hur influtna avgifter skall fördelas för att täcka skäligena kostnader för luftfartsskydd.

Ansvaret för skador på grund av brister i säkerhetskontrollen

Flygföretag har ett strikt ansvar för skador som uppkommer till följd av flygtrafik. De personer, på marken och i ett luftfartyg, som drabbas kan alltså kräva ersättning av ett flygföretag. Detta kan i sin tur föra ansvaret vidare till den som faktiskt vållat skadan, dvs. den som exempelvis placerat en sprängladdning i ett flygplan.

Ett flygföretag kan även vända sig mot den som varit ansvarig för säkerhetskontrollen på en flygplats. Även en skadelidande kan vända sig direkt till den som har ansvar för säkerhetskontrollen. Skadeståndsskyldigheten för den som ansvarar för säkerhetskontrollen kan vara grundad på avtal med ett flygföretag, på ansvar för fel eller försummelse vid myndighetsutövning eller på ansvar för eget och anställd personals vållande.

Enligt vad som anförs i propositionen är det inte uteslutet att man kan utforma en lämplig lagstiftning för att uppnå detta syfte. Det skulle emellertid kräva omfattande överväganden. Samma resultat, sägs det vidare, torde dessutom kunna uppnås även genom avtal mellan staten och de icke-statliga flygplatserna. Regeringen anser därmed att det inte är lämpligt att införa någon lagreglering med denna innebörd.

Ikraftträdande

Den nya lagen avses träda i kraft den 1 oktober 2004. Bestämmelserna om den enhetliga avgiften för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage föreslås emellertid träda i kraft den 1 januari 2005.

Motionerna

I motion 2003/04:Ju26 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) begärs ett tillkännagivande som går ut på att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på ändrade finansieringsprinciper. Regeringens förslag om avgiftsfinansiering av säkerhetskontroller aktualiserar åtminstone två principiellt viktiga frågeställningar, anför motionärerna.

För det första är det relevant att ta hänsyn till övriga berörda länders finansieringsmodeller för att undvika snedvridningar av konkurrenssituationen. För det andra bör en diskussion föras om gränsdragningar gentemot vad som är att betrakta som skyddsinsatser som bör bekostas av staten. Denna andra fråga är främst intressant vad gäller kostnader för personal som utför uppgifter som närmar sig det polisiära ansvaret, sägs det vidare. Motionärerna påpekar att det primära målet för terrorhandlingar är det demokratiska samhället, de enskilda passagerarna och fartygen. Det är heller inte otänkbart att frågan kommer att aktualiseras inom fler områden, såsom järnvägs- och busstransporter, anförs det. När en allt större del av kostnadsansvaret läggs över på

passagerarna innebär detta, förutom att gränsdragningarna för rikets inre säkerhet utsträcks, också att kostnadsbilden förändras för det kollektiva resandet. Sammanfattningsvis anser de att det behövs en djupare analys av dessa frågor.

Även i motion 2003/04:Ju28 Beatrice Ask m.fl. (m) begärs att regeringen återkommer till riksdagen med förslag på ändrade finansieringsprinciper. Motionärerna tar upp frågan om risken för snedvridning av konkurrensen. De befarar att Danmark kan välja en annan finansiering, vilket med det föreslagna svenska systemet kan medföra en nedgång i trafiken vid Sturup. Motionärerna efterlyser uppgifter om vilka ökningarna i biljettpriset som kan bli aktuella och vad regeringen avser med ”rimliga ökningarna”. Vidare tar motionärerna upp frågan om gränsen för statens ansvar vid skydd mot terroristhandlingar.

De anser dels att kostnadsbilden för det kollektiva resandet ändras när en allt större del av kostnaderna vältras över på passagerarna, dels att gränsen för vad som skall anses gälla rikets inre säkerhet täjns ut. Säkerhetsläget i omvärlden kan motivera regler på alltfler samhällsområden, t.ex. järnvägs- eller busstransporter. De anser att sådant skydd borde vara en naturlig del av det skydd varje stat bör hålla sina medborgare med. Mot denna bakgrund efterlyser de en djupare analys av detta gränsdragningsproblem liksom en närmare redovisning av hur andra länder hanterar frågorna och en uppskattning av de ekonomiska konsekvenserna för flygföretag och passagerare (yrkande 1).

I samma motion krävs att regeringen skall lägga fram ett förslag till lagstiftning om ansvaret för skador som uppstår på grund av brister i säkerhetskontrollen. Motionärerna anser att denna fråga snarast måste få en lösning för att säkerhetsföretag och flygplatser skall kunna förutse sitt kostnadsansvar. Därmed accepterar de inte regeringens ståndpunkt att det inte är lämpligt att införa lagstiftning med detta syfte (yrkande 3).

Ytterligare kritik som framförs i motionen – dock utan något yrkande – är att tiden för ikraftträdandet är snävt tilltagen och att berörda myndigheter och företag måste ges rimlig tid att förbereda övergången. Med regeringens tidsplan finns det stor risk att den demokratiska processen sätts på undantag, sägs det.

Trafikutskottets ställningstagande

Inledning

Av propositionen framgår att det finns behov av en nationell komplettering av EG-förordningens bestämmelser om säkerhetskontroll, bl.a. när det gäller hur en sådan kontroll skall gå till i Sverige. Härutöver framgår att regeringen anser att ansvaret för och finansieringen av säkerhetskontrollerna skall överflyttas från polismyndigheten till flygplatshavaren. Finansieringen härför föreslås ske genom att enhetliga avgifter tas ut av berörda flygbolag. Propositionen innehåller förslag till en ny, sammanhållen lag med regler härom.

Finansiering genom avgifter i ett utjämningsystem

I två motioner har regeringens förslag om finansieringsprinciperna kritiserats. Båda innebär ett ifrågasättande av om det inte borde vara en statlig uppgift att svara för luftfartsskyddet och att kostnaderna därmed skulle betalas av skattekollektivet och inte av passagerarna. Dessutom anser motionärerna att det finns risker för konkurrensnedvridning inom luftfarten om inte alla berörda länder tillämpar samma finansieringssystem.

Trafikutskottet konstaterar att frågan om vem som skall finansiera skyddsåtgärder för luftfarten har diskuterats länge och att den har fått förnyad aktualitet efter terrordåden den 11 september 2001.

När det gäller konkurrensaspekten är utskottet av samma uppfattning som motionärerna om det angelägna i att snedvridningar undviks så långt detta är möjligt. Enligt utskottets mening är det dock rimligt att den som skyddas och drar nytta av säkerhetsskyddet också bör stå för uppkomna kostnader. Mot den bakgrunden har riksdagen tidigare lagt fast att sjöfartsskyddet bör vara självfinansierande, dvs. att den som skyddas också står för kostnaderna (prop. 2003/04:106, bet. 2003/04:TU13).

Trafikutskottet har från Luftfartsverket inhämtat att den beräknade kostnaden för luftfartsskyddet är ca 400 miljoner kronor för Luftfartsverkets flygplatser och ca 100 miljoner kronor för icke-statliga flygplatser. Det skulle i sin tur innebära en avgift i passagerarledet i intervallet 35–45 kr per resa. Såvitt gäller avgifterna i Danmark framgår av promemorian Avgiftsutjämningsystem för luftfartsskydd (Ds 2003:37) att Københavns Lufthavn ägs och drivs av det numera börsnoterade Københavns Lufthavne A/S, i vilket statens ägande har minskats till 34 %. Verksamheten finansieras genom avgifter från flygföretagen. Någon separat avgift avseende luftfartsskyddet tas inte ut. Skulle det uppkomma väsentliga kostnadsökningar till följd av nya specifika myndighetskrav rörande luftfartsskydd kan flygplatshavaren ansöka hos Trafikministeriet om att få höja avgiften utöver den som avtalats mellan Københavns Lufthavne A/S och flygbolagen.

Det är, menar trafikutskottet, rimligt att branschen tar på sig kostnaderna för luftfartsskydd och att endast de kostnader som polisen har för polismans ledning av kontrollerna samt polisiära insatser på en flygplats finansieras med allmänna medel. En utjämnad avgift bör täcka kostnaderna för säkerhetskontrollen hos alla flygplatser som ingår i systemet. Därmed undviks att avgiften blir många gånger högre på de mindre flygplatserna, eftersom kostnaderna kan slås ut på fler passagerare på de större flygplatserna. Flygföretagen bör få vidareföra högst den utjämnade avgiftens storlek per passagerare till biljettpriset. Mot bakgrund av uppgiften om den beräknade avgiftens storleksintervall delar trafikutskottet regeringens bedömning att eventuella ökning av biljettpriserna på grund av ändrad finansiering av säkerhetsskyddet torde vara acceptabla för flertalet flygpassagerare.

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att förvaltningen av det nya systemet kommer att ombesörjas av en ny myndighet, Luftfartsstyrelsen, som kommer att ha en oberoende ställning gentemot det affärsverk som samtidigt

bildas för att ansvara för bl.a. flygplatshållning. Under en övergångstid kommer emellertid Luftfartsverket att ansvara för förvaltningen. I det sammanhanget vill utskottet betona vikten av att regeringen vid utformningen av erforderliga föreskrifter beaktar de dubbla roller som förvaltningsmyndigheten inledningsvis kan komma att ha.

Trafikutskottet vill också understryka vikten av att det nya avgiftssystemet noga följs upp med avseende på bl.a. eventuella konkurrensnedvridningar mellan olika flygplatser och mellan olika transportslag. Därutöver är det nödvändigt att motverka att utjämningsystemet blir kostnadsdrivande hos de berörda flygplatserna. Mot denna bakgrund bör även avgifternas effekter för passagerarna och flygtrafiken i stort ingå i en sådan utvärdering. Det gäller även angelägenheten att finna konkurrensneutrala lösningar över landgränserna. Utskottet utgår från att regeringen vidtar åtgärder i detta syfte och återkommer till riksdagen med en redovisning härav. Med det sagda föreslår trafikutskottet att justitieutskottet tillstyrker propositionen. Motionerna 2003/04:Ju26 yrkande 1 (m) och 2003/04:Ju28 yrkande 1 (m) bör avstyrkas.

Ansvar för skador på grund av brister i säkerhetskontrollen

I motion 2003/04:Ju28 berörs även frågan om var ansvaret för skador skall ligga om dessa kan bero på brister i säkerhetskontrollen. Motionärerna anser att staten generellt bör ta ett ekonomiskt ansvar för sådana skador och att detta bör lagregleras.

Såsom anförs i propositionen är utgångspunkten att flygföretagen har ett strikt ansvar för skador som uppkommer till följd av flygtrafik. De personer som drabbas kan alltså vända sig mot det berörda flygföretaget och kräva ersättning. I två fall kan flygföretaget i sin tur söka utkräva ersättning. Det ena fallet gäller den som faktiskt har vållat skadan, t.ex. genom att ha placerat en sprängladdning i ett flygplan. Det andra fallet gäller den som varit ansvarig för säkerhetskontrollen på en flygplats. Även en skadelidande kan söka utkräva skadestånd direkt hos motsvarande aktör. Emellertid går det inte att generellt uttala sig om vilka möjligheter till framgång som en talan mot den som ansvarar för säkerhetskontrollen på en flygplats kan ha. Eventuell skadeståndsskyldighet för den som ansvarar för säkerhetskontrollen kan vara grundad på tre omständigheter, nämligen på avtal med ett flygföretag, på ansvar för fel eller försummelse vid myndighetsutövning eller på ansvar för eget och anställd personals vållande.

Utskottet kan ha förståelse för det syfte som ligger till grund för motionsyrkandet, nämligen att den skadelidande alltid skall kunna påräkna skadestånd och att kostnaderna bättre skall kunna förutses. Även om det kan vara möjligt att införa lagstiftning som innebär att staten ansvarar för skador som inom ett visst område vållats inom ramen för t.ex. en kommuns myndighetsutövning eller av kommunens anställda vill utskottet framhålla sin tveksamhet till en sådan lösning. Det främsta skälet är risken för att en icke-statlig flygplatshållare frestas till underlåtenhet i säkerhetskontrollen – just eftersom det är staten som får bära ansvaret om något skulle inträffa. Trafikutskottet kan emellertid

instämma i att frågan torde behöva en ytterligare belysning än den som redovisas i propositionen. Något särskilt uttalande härom synes inte motiverat. Med det sagda föreslår trafikutskottet att justitieutskottet avstyrker motion 2003/04:Ju28 yrkande 3.

Ikraftträdandetidpunkt

I motion 2003/04:Ju28 (m) kritiseras även tidpunkten för ikraftträdandet. Trafikutskottet vill dock peka på att den del av lagen som avser avgiftssystemet – och som torde vara den del som i första hand kräver förberedelser av berörda flygplatshavare m.fl. aktörer – inte avses träda ikraft förrän den 1 januari 2005.

Stockholm den 28 september 2004

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Björn Hamilton (m), Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s), Christer Winbäck (fp) och Tuve Skånberg (kd).

Avvikande mening

Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m) anför:

Vi ställer oss i huvudsak bakom regeringens förslag till ny lag om luftfartsskydd men anser att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag till ändrade finansieringsprinciper. Regeringen bör också återkomma med förslag till lagstiftning avseende skadeståndsansvar. Skälen för vår bedömning är följande.

Avgifter för säkerhetskontroller

Regeringens förslag om avgiftsfinansiering av säkerhetskontroller aktualiserar åtminstone två principiellt viktiga frågeställningar.

För det första är det relevant att ta hänsyn till övriga berörda länders finansieringsmodeller för att undvika snedvridningar av konkurrenssituationen. Regeringen uppger att ökningen av biljettpriset ligger inom rimliga gränser för de flesta som reser med flyg. Härvid är det naturligtvis intressant att få ta del av vilka storheter som kan bli aktuella i synnerhet som lågprisflyget i dag tillhandahåller biljetter som ibland kostar under 200 kr. Om Danmark väljer en annan finansiering kan dessa avgifter således betyda nedgång i trafiken vid Sturup.

För det andra bör en diskussion föras om gränsdragningar gentemot vad som är att betrakta som skyddsinsatser som bör bekostas av staten. Denna andra fråga är främst intressant vad gäller kostnader för personal som utför uppgifter som närmar sig det polisiära ansvaret.

Målet för de terrorhandlingar som skyddsinsatserna syftar till att minimera är inte i första hand de enskilda passagerarna och transportmedlen; de tjänar snarare som medel. Målet är i stället det demokratiska samhället. I takt med att regleringar syftande till att öka säkerheten införs inom allt fler områden finns det anledning att fråga sig om detta skydd inte bör vara en naturlig del av det skydd varje stat bör hålla sina medborgare med.

Det är inte otänkbart att skyddsfrågor och finansieringsfrågor kommer att aktualiseras inom fler områden, t.ex. järnvägstransporter och busstransporter. När en allt större del av kostnadsansvaret läggs över på passagerarna innebär detta, förutom att gränsdragningarna för rikets inre säkerhet utsträcks, också att kostnadsbilden förändras för det kollektiva resandet. Vi anser därför att en djupare analys av de beskrivna problemen bör genomföras. I det sammanhanget bör en redovisning göras av hur andra länder hanterar frågorna, liksom en uppskattning av de ekonomiska konsekvenserna för flygföretag och passagerare.

Ansvarsfrågor

Vi är kritiska mot att regeringen inte anser det lämpligt att införa lagstiftning om vem som skall bära ansvaret för skador som uppstår på grund av brister i säkerhetskontroller, bl.a. med hänvisning till att detta skulle kräva omfattande överväganden. Vår uppfattning är emellertid att ett tydligt klargörande av ansvarsfördelningen är nödvändig för att säkerhetsföretag och flygplatser skall kunna förutse sitt kostnadsansvar. Denna fråga måste därför snarast få en lösning.

Mot bakgrund av vad vi har anfört i det föregående anser vi att justitieutskottet bör tillstyrka här behandlade motionsyrkanden.