



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.6.2002
KOM(2002) 327 endelig

2001/0234 (COD)

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til
forslag til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart

**OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG
i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2**

UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c),
om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til
forslag til**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart

EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c) fastslår, at Kommissionen skal afgive udtalelse om Europa-Parlamentets ændringsforslag efter andenbehandlingen.

Kommissionen fremlægger sin udtalelse om Parlamentets ændringsforslag i det følgende.

1. PROCEDUREFORLØB

- a) Kommissionen fremsendte den 11. oktober 2001, dens forslag til forordning til Rådet og Europa-Parlamentet (KOM(2001) 575 - 2001/0234(COD) af 10. oktober 2001)¹.
- b) Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav sin udtalelse den 28. november 2001².
- c) Den 29. november 2001, afgav Europa-Parlamentet udtalelse efter førstebehandlingen³, som inkluderede ændringer til Kommissionens forslag.
- d) Rådet vedtog dets fælles holdning den 28. januar 2002⁴.
- e) Rådets fælles holdning og den pågældende meddelelse fra Kommissionen⁵ blev fremsendt til Europa-Parlamentet den 6. februar 2002.
- f) Den 14. maj 2002 vedtog Europa-Parlamentet sin fælles holdning efter andenbehandlingen med 32 ændringsforslag.

2. FORORDNINGENS FORMÅL

Efter de kriminelle handlinger, der blev begået i New York og Washington den 11. september 2001 vedtog EU's myndigheder enstemmigt, at EU straks måtte træffe beslutninger med henblik på at reagere på de nye udfordringer, det står overfor.

Kommissionens forslag har til formål at etablere fælles regler for at forebygge terroristangreb og ulovlige handlinger over for civil luftfart for både internationale flyvninger og indenrigstrafik.

¹ EFT C 51 E, af 26.2.2002, s. 221.

² EFT C 48, af 21.2.2002, s. 70.

³ EFT C 51E, af 26.2.2002, s. 221.

⁴ EFT C 113 E, af 14.5.2002, s. 17.

⁵ SEC(2002) 65 af 30.1.2002.

Forslaget tager udgangspunkt i sikkerhedsforanstaltningerne i dokument 30 fra den europæiske konference for civil luftfart (European Conference on Civil Aviation - ECAC). Dokument 30 er baseret på fælles standarder for sikkerheden inden for civil luftfart, især bilag 17 til konventionen angående international civil luftfart (Chicago-konventionen), som fastlægger internationale standarder og anbefalet praksis. Indarbejdelsen af disse regler i fællesskabslovgivningen vil gøre det muligt at anvende dem på en effektiv og harmoniseret måde og føre en permanent kontrol.

Forslaget indeholder følgende hovedelementer:

- De vigtigste sikkerhedsforanstaltninger i ECAC dokument 30 gøres obligatoriske. Et forskriftsudvalg bestående af medlemsstaternes repræsentanter skal vedtage mere detaljerede tekniske standarder.
- Medlemsstaterne vedtage nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart (herunder gennemførelse af sikkerhedsforanstaltninger, etableringen af nationale kvalitetskontrolsystemer, godkendelse af og tilsyn med lufthavne og luftfartsselskabers sikkerhedsprogrammer og iværksættelse af nationale sikkerhedsuddannelsesprogrammer).
- Den ansvarlige myndighed i de enkelte medlemsstater gennemfører kontrolordninger og Kommissionen opretter et inspektionsorgan.

3. KOMMISSIONENS STILLINGTAGEN TIL EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

Ved andenbehandlingen vedtog Europa-Parlamentet 32 ændringsforslag til Rådets fælles holdning. Ændringsforslagene vedrører fortrinsvist den del af forslaget, som Rådet havde fokuseret på i forbindelse med vedtagelsen af dets fælles holdning.

Af de 32 ændringsforslag kan Kommissionen acceptere 12, og yderligere 4 i princippet men med forbehold af omformulering. Kommissionen kunne ikke acceptere de resterende 16 ændringsforslag.

3.1 Ændringsforslag, som Kommissionen accepterer

Ændringsforslag 16, 19, 21-26, 28, 29, 32 og 33 søger enten at styrke reglerne om luftfartssikkerhed eller at forbedre forordningens tekst uden at ændre substansen i den, og de er derfor velkomne.

Ændringsforslag 16 (bilag 2.3 litra a)) kræver systematisk screening af alt personale når de går ind i sikkerhedsområder (100% screening). Kommissionen accepterer at personalet skal gennemgå samme niveau af sikkerhedsscreening som passagerer, i stedet for et lavere niveau for personalet.

Ændringsforslag 19 (bilag 3.1) foreslår, at indholdet af kapitlet om gennemøgning og kontrol af luftfartøjer bør beskrives fuldt ud i overskriften.

Ændringsforslag 21 (bilag 3.2 stk. 4) skal fjerne en begrænsning, som Rådets fælles holdning indførte vedrørende sikkerheden for parkerede luftfartøjer.

Ændringsforslag 22, 24 og 25 (bilag 4.1 stk. 1, litra b), 5.3 stk. 1, litra c), og d)) er redigeringsmæssige forbedringer af bilaget i forbindelse med screening af passagerer og beskyttelse af indtjekket bagage .

Ændringsforslag 23 (bilag 4.2) sikrer, at risikovurderinger foretages af passende kompetente myndigheder.

Ændringsforslag 26 (bilag 6.2, litra b)) sikrer, at den kompetente myndighed definerer de specifikke forpligtelser, som det regulerede personale med ansvar for sikkerhedskontrol af fragt, kurérpost og eksprespakker, er underlagt.

Ændringsforslag 28 (bilag 8.3, stk. 1a og 1b (nyt)) forbedrer sikkerheden for post og materialer, der medføres på fragt- og postluftfartøjer.

Ændringsforslag 29 (bilag 9.2 stk. 1) påpeger, at afsnit 9 ikke vedrører rengøringsmaterialer.

Ændringsforslag 32 og 33 (bilag 13.1.1, litra a)(i) og 13.1.2, litra a)): det er ikke et problem at ændre formuleringen hvad angår metaldetektorudstyr.

3.2 Ændringsforslag som accepteres i princippet med forbehold af omformulering

Ændringsforslag 8, 14, 15 og 18 er også velkomne med forbehold af omformulering.

Ændringsforslag 8 (art. 7 stk. 3) om uanmeldt lufthavnsinspektion kan accepteres i princippet. Hensigten er, at lufthavne ikke på forhånd orienteres om inspektioner. Men det er også Kommissionens ønske, at lufthavne skal inspiceres med de nationale tilsynsmyndigheders viden og samarbejde på samme måde som Kommissionens tjenestegrene for konkurrence og landbrug foretager inspektioner. Derfor foreslås følgende formulering: "Inspektioner af lufthavne skal ske uanmeldt. Kommissionen informerer i god tid før planlagte inspektioner de pågældende medlemsstater om inspektionerne".

Ændringsforslag 14, 15 og 18 (bilag 2.2.2, 2.2.3 og 2.4 litra c)) som pålægger medlemsstaternes myndigheder et generelt ansvar for at overvåge alle terminalområder, hvor offentligheden har adgang, for kontrol med adgangen til offentlige områder, der ligger tæt på manøvreområder for luftfartøjer, og for kontrol med hegnet omkring lufthavnen og områder, der støder op til security-beskyttede områder, kan accepteres i princippet, da medlemsstaternes myndigheder allerede har det fulde ansvar for, hvordan luftfartssikkerhedsforanstaltninger generelt fungerer. Bilagets formål er ikke at redegøre for det individuelle ansvar for udførelse af de forskellige sikkerhedsforanstaltninger men at identificere sikkerhedsforanstaltninger, som medlemsstaterne bør iværksætte.

3.3 Ændringsforslag, som Kommissionen ikke accepterer

Ændringsforslag 1-5, 7, 9, 10-13, 17, 20, 27, 30 og 31 søger enten at udvande forordningen eller at udvide dens anvendelsesområde.

Ændringsforslag 1-4, 7, 9, 10 og 12 rejser spørgsmålet om finansiering af ekstra sikkerhedsforanstaltninger.

Kommissionen forstår ændringsforslagenes politiske formål og minder om, at den i sin meddelelse af 10. oktober 2001 om terroristangrebene økonomiske effekt, anført, at den var indstillet på at se positivt på offentlig finansiering som kompensation for ekstra sikkerhedsforanstaltninger, som klart volder lufthavne og luftfartsselskaber bekymring. Som

Kommissionen anfører i sin meddelelse af 30. januar 2002 om Rådets fælles holdning, har disse bestemmelser imidlertid ikke direkte tilknytning til målsætningen om at forbedre luftfartssikkerheden. Denne forordning bør derfor begrænses til at fastlægge medlemsstaternes forpligtelser frem for eventuelle regler om finansiering af disse foranstaltninger. Dertil kommer, at selv om det ville være muligt at vedtage bestemmelser om yderligere finansiering i denne forordning, ville det ikke ophæve EU's overordnede statsstøtteregler, som fortsat ville være gældende for finansiering af luftfartssikkerhed.

Kommissionen er klar til at se på finansieringsspørgsmålet ud fra et bredere perspektiv. Det kunne omfatte behovet for mere harmonisering hvad angår finansieringsomkostninger til luftfartssikkerhed, undgåelse af konkurrenceforvridning, og om nødvendigt kunne Kommissionen efter de grundige undersøgelser fremlægge et lovgivningsforslag. Men en sådan handling bør ske uafhængigt og ikke som led i denne forordning. En interinstitutionel erklæring kunne fastlægge målsætningerne med dette arbejde.

Ændringsforslag 5 (art. 4, stk. 1) kan ikke accepteres. Ved at henvise til anbefalingerne fra ECAC's dokument 30, risikerer man, at Fællesskabet henviser til et dokument, som kan ændres uden dets samtykke.

Ændringsforslag 11 (art. 9, litra a) ny) ville være i modstrid med den gennemførelseslovgivning, som vil følge af denne forordning og behandle spørgsmålet. Henvisningen til ECAC er desuden overflødig, da organisationen ikke har mandat til at udarbejde lovgivning.

Ændringsforslag 13 (art. 12) er ikke passende. Medlemsstaterne har allerede gennem ECAC forpligtet sig til at indføre øget sikkerhed inden udgangen af 2002. Ændringsforslaget, som angiver 31. december 2003 som ikrafttrædelsestidspunkt, ville sende et helt forkert signal.

Ændringsforslag 20 (bilag 3.1) Ændringsforslaget ville forringe sikkerhedsforanstaltningerne.

Ændringsforslag 27 (bilag 8.3 litra a)) kan ikke accepteres. Varer, der transporteres ombord på passagerfly, skal altid screenes når det muligt.

Ændringsforslag 30 og 31 (bilag 12.3 indledning og sidste afsnit) henviser til medlemsstaternes overordnede ansvar for sikkerheden i lufthavne. Men det kan ikke accepteres, at sikkerhedsuddannelse kun skal gælde visse lufthavnsmedarbejdere. Alt personale spiller en rolle hvad angår fastholdelse af et højt sikkerhedsniveau.

4. KONKLUSION

I henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2, ændrer Kommissionen sit forslag som anført ovenfor.