EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 31.10.2019
COM(2019) 577 final

2019/0249 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår revisionen (ændring 17) af bilag 17 ("Sikkerhed") til konventionen angående international civil luftfart

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag omhandler afgørelsen om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Organisationen for International Civil Luftfart i forbindelse med den planlagte vedtagelse af ændring17 til bilag 17 ("Sikkerhed") til konventionen angående international civil luftfart, som indeholder forslag til ændringer af standarder og anbefalinger.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen")

Chicagokonventionen har til formål at regulere den internationale lufttransport. Den trådte i kraft den 4. april 1947, hvorved Organisationen for International Civil Luftfart blev oprettet.

Samtlige EU-medlemsstater er parter i Chicagokonventionen.

2.2. ORGANISATIONEN FOR INTERNATIONAL CIVIL LUFTFART ("ICAO")

ICAO er en særorganisation under De Forenede Nationer. ICAO har til opgave at udarbejde principperne og teknikken for den internationale luftfart og fremme planlægningen og udviklingen af den internationale lufttransport.

ICAO-Rådet er et stående ICAO-organ med 36 kontraherende stater som medlemmer, der er valgt af ICAO-Forsamlingen for en periode på tre år. I perioden 2016-2019 er syv EU-medlemsstater repræsenteret i ICAO-Rådet.

ICAO-Rådets obligatoriske opgaver, som er opført i Chicagokonventionens artikel 54, omfatter vedtagelse af internationale standarder og anbefalinger ("SARPs"), der er optaget som bilag til Chicagokonventionen.

ICAO-Rådet indkalder også ICAO-Forsamlingen, som er ICAO's besluttende organ. ICAO-Forsamlingen træder sammen mindst hvert tredje år og fastlægger ICAO's politiske retning for den kommende treårsperiode. ICAO-Forsamlingens 40. møde blev afholdt den 24. september-4. oktober 2019 i Montreal i Canada.

2.3. Den påtænkte retsakt fra ICAO

I overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 54, litra l), vedtager ICAO-Rådet standarder og anbefalinger (SARPs). De SARPs, der tager sigte på at ændre bilag 17 om sikkerhed, består af en række artikler, der skal ændres eller forbedres og anbefalinger, der opgraderes til standarder.

Den 4. juli 2019 udsendte ICAO brev nr. AS8/2.1-19/48, hvori organisationen meddeler de kontraherende stater, at forslaget til ændring 17 af bilag 17 vil blive forelagt Rådet til vedtagelse på dets 218. samling, der finder sted den 18.-29. november 2019, og at ændringen forventes at finde anvendelse i juli 2020. Ændringen omfatter bl.a. nye og/eller reviderede bestemmelser om: sårbarhedsvurdering, udveksling af oplysninger mellem stater og interessenter, uddannelsesprogrammer og certificeringsordninger, adgangskontrol, personalescreening og andre redaktionelle ændringer. Ved ovennævnte brev indledte ICAO sin høringsfase, som varer indtil den 4. oktober 2019.

Ændringerne til bilag 17 er udarbejdet af ICAO's Luftfartssikkerhedspanel, hvis aktive medlemmer bl.a. tæller sagkyndige fra otte EU-medlemsstater (Belgien, Frankrig, Tyskland, Grækenland, Italien, Nederlandene, Spanien og Det Forenede Kongerige), hvorefter ændringerne er forelagt ICAO-Rådet til godkendelse på dets 217. samling. Når den

igangværende høring er afsluttet, vil ændringerne højst sandsynligt blive godkendt af ICAO-Rådet på dets 218. samling.

Når først de er vedtaget, vil de planlagte ændringer være bindende for alle ICAO-stater, herunder alle EU-medlemsstaterne, i overensstemmelse med og inden for de grænser, der er fastsat i Chicagokonventionen. I henhold til Chicagokonventionens artikel 38 skal de kontraherende stater underrette ICAO inden for rammerne af mekanismen til underretning om afvigelser, hvis de agter at afvige fra en standard.

2.4. EU's retsregler og de foreslåede ændringer af bilag 17

1) Ændring af definitionen på baggrundskontrol.

Oprindelig tekst:

Baggrundskontrol. En kontrol af en persons identitet og hidtidige erfaringer og (i det omfang lovgivningen tillader det) en eventuel kriminel baggrund som led i vurderingen af en enkeltpersons egnethed til at foretage en sikkerhedskontrol og/eller få uledsaget adgang til et security-beskyttet område.

Ny tekst:

Baggrundskontrol. En kontrol af en persons identitet og hidtidige erfaringer, herunder en eventuel kriminel baggrund og andre sikkerhedsrelaterede oplysninger, der er relevante for vurderingen af personens egnethed i henhold til den nationale lovgivning.

Formålet med forslaget er at tage hensyn til nødvendigheden af, at alle relevante sikkerhedsrelaterede oplysninger medtages i baggrundskontrollen. EU's ordning for baggrundskontrol er blevet styrket ved hjælp af punkt 11.1.3 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/103 af 23. januar 2019 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 med henblik på afklaring, harmonisering og forenkling samt styrkelse af visse specifikke luftfartssikkerhedsforanstaltninger[1].

2) Fragt og post med høj risiko.

Oprindelig tekst:

Fragt og post med høj risiko. Fragt eller post, der er fremlagt af en ukendt enhed, eller som viser tegn på, at der er gjort indgreb deri, betragtes som fragt eller post med høj risiko, hvis den pågældende fragt eller post desuden opfylder et af følgende kriterier:

a) specifikke efterretningsoplysninger viser, at fragten eller posten udgør en trussel mod den civile luftfart eller

b) fragten eller posten viser tegn på uregelmæssigheder, der giver anledning til mistanke eller

c) den pågældende fragt eller post er af en sådan art, at de grundlæggende sikkerhedsforanstaltninger sandsynligvis ikke i sig selv ville kunne afsløre forbudte genstande, som kan være til fare for luftfartøjet.

Ny tekst:

Fragt og post med høj risiko. Fragt eller post anses for at udgøre en høj risiko, hvis

a) specifikke efterretningsoplysninger viser, at fragten eller posten udgør en trussel mod den civile luftfart eller

b) fragten eller posten viser tegn på uregelmæssigheder eller indgreb, der giver anledning til mistanke.

[1] EUT L 21 af 24.1.2019.

Uanset om fragten eller posten kommer fra en kendt eller ukendt enhed, kan en stats specifikke efterretningsoplysninger om en forsendelse betyde, at den pågældende fragt eller post er behæftet med høj risiko.

Formålet med forslaget er at give en klarere definition af "fragt eller post med høj risiko", og den er således i overensstemmelse med Den Europæiske Unions definition af sådan fragt eller post.

3) Generelle principper

Oprindelig tekst:

2.1 Mål

2.1.*4 Anbefaling. – Hver kontraherende stat bør sikre passende beskyttelse af følsomme luftfartssikkerhedsoplysninger.*

Ny tekst:

2.1 Mål

2.1.4 Hver kontraherende stat sikrer passende beskyttelse af følsomme luftfartssikkerhedsoplysninger.

Formålet med forslaget er at sikre, at der indføres passende mekanismer til beskyttelse af følsomme luftfartssikkerhedsoplysninger mod uautoriseret adgang eller videregivelse, herunder beskyttelse mod truslen fra insidere, der kommer i besiddelse af sikkerhedsoplysninger, som de ikke har adgangsret til.

Ansvaret for beskyttelse (og videregivelse af følsomme luftfartssikkerhedsoplysninger) ligger hos medlemsstaterne. Klassificerede bestemmelser i EU-lovgivningen, som offentligheden ikke har adgang til, er under alle omstændigheder omfattet af artikel 18 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed (security) inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002[2] og Kommissionens afgørelse (EU, Euratom) nr. 2015/444 af 15. marts 2015.

4) Internationalt samarbejde (2.4.1, 2.4.1a)

Oprindelig tekst:

2.4 Internationalt samarbejde

2.4.1 Hver kontraherende stat sikrer, at anmodninger fra andre kontraherende stater om yderligere sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med en eller flere specifikke flyvninger, der foretages af operatører fra disse andre kontraherende stater, efterkommes i det omfang, det er praktisk muligt. Den stat, der anmoder om yderligere sikkerhedsforanstaltninger, overvejer den anden stats alternative foranstaltninger, der svarer til dem, der er anmodet om.

Ny tekst:

2.4 Internationalt samarbejde

2.4.1 Hver kontraherende stat, der anmoder om yderligere sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med en eller flere specifikke flyvninger, sikrer passende samråd og overvejer den anden stats alternative foranstaltninger, der svarer til dem, der er anmodet om.

2.4.1a Hver kontraherende stat sikrer, at anmodninger fra andre kontraherende stater om yderligere sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med en eller flere specifikke flyvninger,

[2] EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.

der foretages af operatører fra disse andre stater, efterkommes i det omfang, det er praktisk muligt.

Forslaget har til formål at understrege betydningen af passende samråd, når en stat anmoder en anden stat om yderligere sikkerhedsforanstaltninger. Den gældende standard er blevet opdelt i to standarder for at fremhæve de særskilte krav, der gælder for stater, der anmoder om yderligere sikkerhedsforanstaltninger, og for værtsstater, der modtager sådanne anmodninger.

Ved artikel 7 i forordning (EF) nr. 300/2008 fastsættes der regler om underretning af Kommissionen om foranstaltninger, som et tredjeland kræver, hvis foranstaltningerne afviger fra de fælles grundlæggende normer. Hvad angår samrådsmekanismen og anvendelsen af alternative foranstaltninger, kan dette omfattes og reguleres inden for rammerne af de bilaterale aftaler om lufttransport mellem EU (eller en medlemsstat) og tredjelande.

5) Standard 3.1.4 om udveksling af oplysninger mellem stater og interessenter

Oprindelig tekst:

3.1.4 Hver kontraherende stat fastlægger og gennemfører procedurer med henblik på, når det er relevant, på praktisk vis og rettidigt at udveksle relevante oplysninger med sine lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber, lufttrafiktjenesteudøvere eller andre berørte enheder med henblik på at bistå dem med gennemførelsen af effektive sikkerhedsrisikovurderinger relateret til deres aktiviteter.

Ny tekst:

3.1.4 Hver kontraherende stat fastlægger og gennemfører procedurer med henblik på, når det er relevant, på praktisk vis og rettidigt at udveksle relevante oplysninger med de relevante lufthavnsoperatører, luftfartsselskaber, lufttrafiktjenesteudøvere eller andre berørte enheder med henblik på at bistå dem med gennemførelsen af effektive sikkerhedsrisikovurderinger relateret til deres aktiviteter.

Formålet med forslaget er at præcisere standarden, således at staterne har større fleksibilitet, når de træffer deres afgørelse om, hvilke operatører der skal have tilsendt de oplysninger, der skal bistå dem med gennemførelsen af effektive sikkerhedsrisikovurderinger relateret til deres aktiviteter.

Denne standard er indarbejdet i EU-lovgivningen ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1583 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 af 5. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed for så vidt angår cybersikkerhedsforanstaltninger[3].

6) Standard 3.1.8 om udarbejdelse og gennemførelse af uddannelsesprogrammer

Oprindelig tekst:

3.1.8 Hver kontraherende stat sørger for, at der udarbejdes og gennemføres uddannelsesprogrammer og en instruktørcertificeringsordning i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart.

Ny tekst:

3.1.8 Hver kontraherende stat sørger for, at der udarbejdes og gennemføres uddannelsesprogrammer og en certificeringsordning, der sikrer, at instruktører er kvalificeret

[3] EUT L 246 af 26.9.2019, s. 15.

med hensyn til de relevante emneområder i overensstemmelse med det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart.

Den foreslåede ændring har til formål at rette fokus mod det sikkerhedsmål, der skal nås, og ikke den enkelte metode. Det erkendes herved, at fokus bør rettes mod resultatet af den undervisning, der leveres af kvalificerede eksperter, der har den nødvendige viden og evne til at undervise, og særlig det nødvendige kendskab til det emneområde, der undervises i. Certificeringen eller eventuelle alternative metoder bør således fokusere på begge de elementer, der kræves.

De principper, som denne ændring tager sigte på (dvs., *at instruktører skal være kvalificeret til at undervise i de relevante emneområder*) er indeholdt i EU-lovgivningen og er fastsat i kapitel 11 i bilag I til forordning (EF) nr. 300/2008 og gennemførelsesbestemmelserne dertil.

7) Opgradering af anbefaling 3.1.11 til en standard

Oprindelig tekst:

3.1.11 *Anbefaling. - Hver kontraherende stat bør sikre, at personale fra alle enheder, der er inddraget i eller ansvarlige for gennemførelsen af de forskellige aspekter af det nationale program for civil luftfartssikkerhed, og dem, der har tilladelse til uledsaget adgang til airside-områder, modtager regelmæssig uddannelse i sikkerhedsbevidsthed.*

Ny tekst:

3.1.11 Hver kontraherende stat sikrer, at personale fra alle enheder, der er inddraget i eller ansvarlige for gennemførelsen af de forskellige aspekter af det nationale program for civil luftfartssikkerhed, og dem, der har tilladelse til uledsaget adgang til airside-områder, modtager grundlæggende uddannelse og regelmæssig efteruddannelse i sikkerhedsbevidsthed.

Anbefaling 3.1.11 er blevet opgraderet til en standard og er derfor juridisk bindende. Hver kontraherende stat sikrer, at personale fra alle enheder, der er inddraget i eller ansvarlige for gennemførelsen af de forskellige aspekter af det nationale program for civil luftfartssikkerhed, og dem, der har tilladelse til uledsaget adgang til airside-områder, modtager regelmæssig grundlæggende uddannelse og regelmæssig efteruddannelse i sikkerhedsbevidsthed. Formålet med forslaget er at anerkende betydningen af uddannelse i sikkerhedsbevidsthed, idet nødvendigheden af både en grundlæggende uddannelse og regelmæssig efteruddannelse i sikkerhedsbevidsthed fremhæves.

Forpligtelserne vedrørende både grundlæggende uddannelse og efteruddannelse er fastsat i EU's luftfartssikkerhedsbestemmelser, nærmere bestemt i punkt 11.4.1 og 11.4.3 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

8) 3.4 Kvalitetskontrol og kvalifikationer

Oprindelig tekst:

3.4.1 Hver kontraherende stat sikrer, at personer, der foretager sikkerhedskontrol, har gennemgået en baggrundskontrol og udvælgelsesprocedurer.

Ny tekst:

3.4.1 Hver kontraherende stat sikrer, at:

a) baggrundskontrollen af personer, der foretager sikkerhedskontrol, personer med uledsaget adgang til security-beskyttede områder og personer med adgang til følsomme luftfartssikkerhedsoplysninger, er afsluttet, før de udfører disse opgaver eller får adgang til sådanne områder eller oplysninger

b) baggrundskontrollen af sådanne personer gentages med den hyppighed, der fastsættes af den kompetente myndighed og

c) personer, som i forbindelse med en baggrundskontrol findes uegnede, omgående afskæres fra muligheden for at foretage sikkerhedskontrol, nægtes adgang til security-beskyttede områder og adgang til følsomme luftfartssikkerhedsoplysninger.

Formålet med forslaget er at præcisere, hvem der skal gennemgå baggrundskontrol, hvornår der skal foretages baggrundskontrol, og hvilke foranstaltninger der skal træffes, hvis en person er fundet uegnet i forbindelse en baggrundskontrol. Standarden indeholder nu forskrifter om nødvendigheden af at gentagne baggrundskontrollen og de foranstaltninger, der skal træffes, hvis en person er fundet uegnet til at udføre de relevante opgaver som følge af baggrundskontrollen. Det skal bemærkes, at henvisningen til "udvælgelsesprocedurer" er indarbejdet i 3.4.2.

Samtlige principper er allerede indeholdt i EU's luftfartssikkerhedsbestemmelser, nærmere bestemt punkt 1.2.3.3, 1.2.3.5, 11.1, 11.5.1 og punkt 11.6.3.5, litra a), i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 som ændret ved forordning 2019/103 af 23. januar 2019.

Forslaget supplerer ændringen af standard 3.4.1. Den oprindelige standard 3.4.1 omfattede henvisninger til både baggrundskontrol og udvælgelsesprocedurer. Eftersom forslaget til standard 3.4.1 nu omfatter yderligere elementer vedrørende omfanget af baggrundskontroller og den hyppighed, hvormed de skal udføres, tilføjer dette forslag elementet vedrørende udvælgelsesprocedurer.

Kriterierne for udvælgelse af det personale, der foretager sikkerhedskontrol og dertil knyttede opgaver, er fastsat i EU's luftfartssikkerhedsbestemmelser, nærmere bestemt i punkt 11.1.6, 11.1.7 og 11.1.8 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

9) Opgradering af anbefaling 3.4.9 til en standard

Oprindelig tekst:

3.4.9 Anbefaling. – Hver kontraherende stat bør sikre, at hver enhed, der er ansvarlig for gennemførelsen af de relevante elementer i det nationale program for civil luftfartssikkerhed, regelmæssigt kontrollerer, at gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger, der er udliciteret til eksterne tjenesteydere, foregår i overensstemmelse med enhedens sikkerhedsprogram.

Ny tekst:

3.4.9 – Hver kontraherende stat sikrer, at hver enhed, der er ansvarlig for gennemførelsen af de relevante elementer i det nationale program for civil luftfartssikkerhed, regelmæssigt kontrollerer, at gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger, der er udliciteret til eksterne tjenesteydere, foregår i overensstemmelse med enhedens sikkerhedsprogram.

Denne anbefaling er blevet opgraderet til en juridisk bindende standard. Formålet med forslaget er at sikre, at eksterne tjenesteydere overholder statens luftfartssikkerhedsbestemmelser for at imødegå den insidertrussel, som kan komme fra eksterne tjenesteydere.

EU's luftfartssikkerhedsbestemmelser som fastsat i forordning (EF) nr. 300/2008 indeholder følgende krav:

– Hver medlemsstat skal udarbejde, gennemføre og ajourføre et nationalt sikkerhedsprogram for civil luftfart, hvori den fastlægger, hvor ansvaret for anvendelsen af de fælles grundlæggende normer ligger, og hvilke foranstaltninger der kræves af operatører og enheder i dette øjemed.

– Operatører, luftfartsselskaber og enheder, der er omfattet af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart skal udarbejde, gennemføre og ajourføre et sikkerhedsprogram i overensstemmelse med bestemmelserne deri.

– Programmet skal beskrive, hvilke metoder og procedurer operatøren, luftfartsselskabet eller enheden skal følge for at opfylde kravene i lovgivningen og i det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, og skal indeholde bestemmelser om intern kvalitetskontrol.

– Sikkerhedsforanstaltninger og operationer, der gennemføres af eksterne tjenesteydere, forventes at være omfattet af det sikkerhedsprogram, der er udarbejdet af ovennævnte operatør, luftfartsselskab eller enhed, som bevarer ansvaret for sådanne foranstaltninger og operationer, medmindre den eksterne tjenesteyder selv er en reguleret eller godkendt enhed for de aktiviteter, den udøver, og derfor er forpligtet til selv at udarbejde et sikkerhedsprogram.

Standarden er indeholdt i EU-lovgivningen, nærmere bestemt i artikel 10, stk. 1, artikel 12, stk. 1, artikel 13, stk. 1, og artikel 14, stk. 1, i forordning (EF) nr. 300/2008 og i punkt 1.0.1, 3.0.1, 4.0.1, 5.0.1, 6.0.1, 7.0, 8.0.1, 9.0.1, 11.0.1 og 12.0.1 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998. Der er fastsat yderligere bestemmelser i punkt 6.3.1.1, punkt 6.3.1.2, litra a), punkt 6.4.1.2, punkt 6.6.1.1, litra c), punkt 6.8.5.1, litra a), punkt 6-E, punkt 8.1.3.2, litra a), punkt 8.1.4.1, 8.1.4.2, 8.1.4.3, 8.1.4.5, 8.1.4.6, 8.1.5.2, 9.1.3.1, 9.1.3.2, 9.1.3.3, 9.1.3.5, 9.1.3.6 og 9.1.4.2 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

10) Opgradering af anbefaling 4.1.2 til en standard

Oprindelig tekst:

4.1.2 *Anbefaling. Hver kontraherende stat bør fremme anvendelsen af vilkårlige og uforudsigelige sikkerhedsforanstaltninger Uforudsigelighed kan bidrage til sikkerhedsforanstaltningernes afskrækkende effekt.*

Ny tekst:

4.1.2 Hver kontraherende stat sikrer, at der på behørig vis anvendes vilkårlighed og forudsigelighed i gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltningerne.

Anbefaling 4.1.2 om anvendelsen af vilkårlighed og uforudsigelighed er blevet opgraderet til en juridisk bindende standard. Sikkerhedsmålet for den nye standard 4.1.2, som er at stramme bestemmelserne om afbødning af insiderrisikoen op, er i overensstemmelse med EU-politikken på følgende områder:

– screening af andre personer end passagerer og deres medbragte genstande

– screening af køretøjer

– overvågning og patruljering, både i landside- og airside-områder/security-beskyttede områder og dertil knyttede foranstaltninger

– screening af forsyninger.

Dette princip er afspejlet i EU-lovgivningen, nærmere bestemt i punkt 1.3.1, 1.4.1, 1.4.2, 8.1.6 og 9.1.5 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

11) 4.2.3 Foranstaltninger vedrørende adgangskontrol

Oprindelig tekst:

4.2.3 Hver kontraherende stat sikrer, at der oprettes systemer til identifikation af personer og køretøjer for at forhindre uautoriseret adgang til airside-områder og security-beskyttede områder. Identiteten kontrolleres ved designerede kontrolsteder, før der gives adgang til airside-områder og security-beskyttede områder.

Ny tekst:

4.2.3 Hver kontraherende stat sikrer, at der oprettes og implementeres systemer til identifikation af personer og køretøjer for at forhindre uautoriseret adgang til airside-områder og security-beskyttede områder. Der gives kun adgang til dem, der har et operationelt behov eller andre legitime grunde til at være til stede i området. Identitet og tilladelse kontrolleres ved designerede kontrolsteder, før der gives adgang til airside-områder og security-beskyttede områder.

Standard 4.2.3 under "Foranstaltninger vedrørende adgangskontrol" har til formål at styrke foranstaltningerne vedrørende kontrol af adgangen til security-beskyttede områder, ved at adgangen begrænses til dem, der har et operationelt behov eller andre legitime grunde til at være til stede i området, og ved at udvide kontrollen ved adgangsstederne til foruden kontrol af identitet at omfatte kontrol af tilladelse.

Ifølge EU-lovgivningen må personer og køretøjer kun få adgang til security-beskyttede områder, hvis de har legitime grunde. Lufthavns-id-kort skal kontrolleres, før en person gives adgang, for at sikre, at det er gyldigt og tilhører indehaveren. Bilpas skal kontrolleres, før et køretøj gives adgang, for at sikre, at det er gyldigt og tilhører køretøjet. I EU-lovgivningen indgår disse bestemmelser i punkt 1.2.2.1, 1.2.2.4, 1.2.2.5, 1.2.2.6 og 1.2.6.1 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

12) Standard 4.2.6 ("100 % screening af andre personer end passagerer")

Oprindelig tekst:

4.2.6 Hver kontraherende stat fastsætter foranstaltninger for at sikre, at der foretages screening og sikkerhedskontrol af andre personer end passagerer og deres medbragte genstande, før de går ind i en lufthavns security-beskyttede områder, der anvendes til internationale civile luftfartsoperationer.

Ny tekst:

4.2.6 Hver kontraherende stat fastsætter foranstaltninger for at sikre, at der foretages screening og sikkerhedskontrol af andre personer end passagerer og deres medbragte genstande, før de går ind i en lufthavns security-beskyttede områder.

Formålet med forslaget er at fjerne tvetydighed og præcisere, at der skal foretages screening af alle andre personer end passagerer, før de går ind i et security-beskyttet området, for således at imødegå truslen fra insidere.

EU-lovgivningen er fuldt ud i overensstemmelse med den nye formulering af standard 4.2.6, idet bestemmelserne er fastsat i punkt 1.3 både i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 og i bilaget til Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

13) Ny standard (4.2.6a) om evnen til detektering af sprængstoffer

Som ny tekst tilføjes efter 4.2.6:

4.2.6a Hver kontraherende stat sikrer, at der anvendes passende screeningmetoder, der kan detektere tilstedeværelsen af eksplosive stoffer og anordninger, som andre personer end passagerer bærer på sig eller i deres medbragte genstande. Hvis disse metoder ikke anvendes kontinuerligt, skal de anvendes på en uforudsigelig måde.

Formålet med forslaget er at anerkende, at imødegåelse af truslen fra insidere kræver en afbalanceret og koordineret strategi med både baggrundskontrolprocedurer og fysiske sikkerhedsforanstaltninger, og det tager sigte på at opfylde behovet for passende screeningmetoder, der kan detektere eksplosive stoffer, også på andre personer end passagerer.

Ifølge EU-lovgivningen skal der stikprøvevis og på en uforudsigelig måde foretages yderligere kontinuerlig screening af en vis procentdel af andre personer end passagerer og deres medbragte genstande, både når de har udløst en alarm, og når de ikke har. Sikkerhedsmålet for denne yderligere screening er at detektere eksplosive stoffer og anordninger. Screeningen foretages med de midler og efter de metoder, der i hvert tilfælde er egnede til at identificere eksplosive stoffer (bombehunde (EDD), spordetektionsudstyr (EDT), udstyr til detektering af sprængstof i sko (SED) og securityscannere) eller alternativt manuel undersøgelse. Den metode for manuel undersøgelse af personer og deres medbragte genstande, der på nuværende tidspunkt gælder i EU, anses for med rimelig sikkerhed at være i stand til at detektere eksplosive anordninger, der er skjult på kroppen og i medbragte genstande. Manuel undersøgelse øger ligeledes sandsynligheden for at detektere andre ikkemetalliske (og ikke-eksplosive) forbudte genstande. Denne bestemmelse er gennemført ved punkt 1.3 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2015) 8005.

14) Standard 4.6.5 — Reference til en kendt befragter som en enhed i den sikre forsyningskæde

Oprindelig tekst:

4.6.5 Hver kontraherende stat sikrer, at operatører ikke modtager fragt eller post til transport på et luftfartøj, der udfører erhvervsmæssig lufttransport, medmindre en sikkerhedsgodkendt fragtagent eller en enhed, der er godkendt af en kompetent myndighed, kan bekræfte og stå inde for, at der er foretaget screening eller anden sikkerhedskontrol. Fragt og post, som en sikkerhedsgodkendt fragtagent eller en enhed, der er godkendt af en kompetent myndighed, ikke kan bekræfte eller stå inde for, screenes.

Ny tekst:

4.6.5 Hver kontraherende stat sikrer, at operatører ikke modtager fragt eller post til transport på et luftfartøj, der udfører erhvervsmæssig lufttransport, medmindre en sikkerhedsgodkendt fragtagent, en kendt befragter eller en enhed, der er godkendt af en kompetent myndighed, kan bekræfte og stå inde for, at der udfører er foretaget screening eller anden sikkerhedskontrol. Fragt og post, som en sikkerhedsgodkendt fragtagent, en kendt befragter eller en enhed, der er godkendt af en kompetent myndighed, ikke kan bekræfte og stå inde for, screenes.

Formålet med forslaget er at bringe denne standard i overensstemmelse med standard 4.6.2 og sikre, at der i begge standarder indgår en klar henvisning til kendte befragtere som en enhed i den sikre forsyningskæde.

EU-lovgivningen er fuldt ud i overensstemmelse med den nye formulering af standard 4.6.5, som er afspejlet i punkt 6.1.1 i bilaget til forordning (EF) nr. 300/2008 og punkt 6.1.1 i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

Den påtænkte retsakt vedrører et område, hvorpå Unionen har eksklusiv ekstern kompetence i henhold til den sidste del af artikel 3, stk. 2, i TEUF, eftersom den påtænkte retsakt vil kunne "berøre fælles regler eller ændre deres rækkevidde", nærmere bestemt EU's retsregler på luftfartssikkerhedsområdet som omhandlet nedenfor. Det er derfor nødvendigt at fastlægge Unionens holdning.

Det er i denne forbindelse vigtigt at anerkende, at ændring 17 til bilag 17 i den form, den er præsenteret for ICAO's kontraherende stater og forelagt ICAO-Rådet til godkendelse på dets 218. samling, (allerede) er fuldt ud afspejlet i EU's luftfartssikkerhedslovgivning. Det er imidlertid ønskeligt, at disse styrkede standarder anvendes globalt.

Den holdning, som Unionen skal indtage, fastlægges i overensstemmelse med de gældende EU-retsregler på luftfartssikkerhedsområdet, nærmere bestemt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed (security) inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 af 5. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed.

3.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

3.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtages der afgørelser om "*fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen*".

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i den pågældende aftale[4].

Begrebet "*retsakter, der har retsvirkninger*" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "*vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver*"[5].

3.1.2. Anvendelse på det foreliggende tilfælde

ICAO er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig Chicagokonventionen.

Enhver ændring af bilag 17 til Chicagokonventionen udgør en retsakt, der har retsvirkninger.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

[4] Domstolens dom af 7. oktober 2014, sag C-399/12, Tyskland mod Rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

[5] Domstolens dom af 7. oktober 2014, sag C-399/12, Tyskland mod Rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

3.2. Materielt retsgrundlag

3.2.1. Principper

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne.

3.2.2. Anvendelse på det foreliggende tilfælde

Den påtænkte retsakt forfølger mål og indeholder elementer inden for luftfartssikkerhedspolitikken, som vedtages af en international organisation, der har indflydelse på EU's politik på luftfartssikkerhedsområdet.

Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 100, stk. 2, i TEUF.

3.3. Konklusion

Retsgrundlaget for den foreslåede afgørelse bør være artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

2019/0249 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår revisionen (ændring 17) af bilag 17 ("Sikkerhed") til konventionen angående international civil luftfart

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

som henviser til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen"), der tager sigte på at regulere den internationale lufttransport, trådte i kraft den 4. april 1947. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) blev oprettet ved nævnte konvention.

(2) EU-medlemsstaterne er kontraherende stater i Chicagokonventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer, herunder forsamlingen og andre tekniske organer

(3) I henhold til konventionens artikel 54, litra 1), kan ICAO-Rådet vedtage internationale standarder og anbefalinger.

(4) Den 4. juli 2019 udsendte ICAO brev nr. AS8/2.1-19/48, hvori organisationen meddeler de kontraherende stater, at forslaget til ændring 17 af bilag 17 vil blive forelagt Rådet til vedtagelse på dets 218. samling, der finder sted den 18.-29. november 2019, og at ændringen forventes at finde anvendelse i juli 2020. Ændringen omfatter bl.a. nye og/eller reviderede bestemmelser om: sårbarhedsvurdering, udveksling af oplysninger mellem stater og interessenter, uddannelsesprogrammer og certificeringsordninger, adgangskontrol, personalescreening og andre redaktionelle ændringer. Ved ovennævnte brev indledte ICAO sin høringsfase, der sluttede den 4. oktober 2019.

(5) Ændringerne til bilag 17 er udarbejdet af ICAO's Luftfartssikkerhedspanel, hvis aktive medlemmer bl.a. tæller sagkyndige fra otte EU-medlemsstater, hvorefter de blev forelagt ICAO-Rådet til godkendelse på dets 217. samling. Efter høringen vil ændringerne højst sandsynligt blive godkendt af ICAO-Rådet på dets 218. samling.

(6) Når først de er vedtaget, vil de planlagte ændringer være bindende for alle ICAO-stater, herunder alle EU-medlemsstaterne, i overensstemmelse med og inden for de grænser, der er fastsat i Chicagokonventionen. I henhold til Chicagokonventionens artikel 38 skal de kontraherende stater underrette ICAO inden for rammerne af mekanismen til underretning om afvigelser, hvis de agter at afvige fra en standard.

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i Organisationen for International Civil Luftfart for så vidt angår ændring 17 til bilag 17 ("Sikkerhed") til Chicagokonventionen, er fastsat i bilaget.

Artikel 2

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, fremføres af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af Organisationen for International Civil Luftfart, idet de handler i fællesskab.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Rådets vegne
Formand