

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2  
DK-1448 København K  
Tel. +45 33 92 00 00  
Fax +45 32 54 05 33  
E-mail: um@um.dk  
Telex 31292 ETR DK  
Telegr. adr. Etrangeres  
Girokonto 300-1806

Bilag  
1

Journalnummer  
400.C.2-0

Kontor  
EU-sekr.

13. december 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets  
supplerende grundnotat vedrørende Kommissionens forslag til Europa-  
Parlamentets og Rådets forordning om etablering af fælles regler for civil  
luftfartssikkerhed (security), KOM(2001) 575.

*Bendt Bendtsen*



Dato : 26. november 2001  
J.nr. : 222-99  
Sagsbeh. : AMK, lokaltelefon 24381  
Org. enhed : 2. Kontor

**Supplerende grundnotat vedrørende Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af fælles regler for civil luftfartssikkerhed (security), KOM(2001) 575.**

Der henvises til tidligere fremsendte grundnotat af 19. november 2001.

Kommissionens forslag har været sendt i høring hos følgende organisationer og selskaber: AOPA Danmark, Dansk Flyvelederforening, Danske Pilotorganisationers Samråd, SID, Erhvervenes Transportudvalg, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, SAS, Cimber Air, Muk Air, Premiair, Star Air, Sterling European Airlines, Sun-Air, Maersk Air, Billund Lufthavn, Dansam, Københavns Lufthavne og Aalborg Lufthavn.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Erhvervenes Transportudvalg finder det hensigtsmæssigt, at der er ensartede sikkerhedsregler for luftfart i Europa. Indførelse af sikkerhedsmæssige foranstaltninger indebærer udgifter, og forskellige sikkerhedsregler i Europa vil derfor kunne udgøre et konkurrenceforvridende element.

Man stiller sig desuden tvivlende over for, om der (primært) inden for passagertransport er behov for et ensartet sikkerhedsniveau overalt i Europa. Trusselsvurderingen er i hovedsagen et nationalt anliggende. De tiltag, der iværksættes som følge af trusselsvurderingen, må derfor antages i et vist omfang at kunne være forskellige.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning finder, at en opfyldelse af kravene i Kommissionens forslag skønnes kun at give en ringe forøgelse af sikkerheden imod terrorhandlinger og følgerne heraf. Forøgelsen af sikkerheden skønnes ikke at stå i rimeligt forhold til omkostningerne.

Det anses endvidere for urimeligt at forlange, at samtlige fly, der kan transportere passagerer, skal forsynes med sikrede døre mellem cockpit og kabine.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning bemærker, at de for tiden truffne sikkerhedsforanstaltninger, som fx er foretaget i Københavns Lufthavn, Kastrup, anses for at være tilstrækkelige. Det må imidlertid overvejes, om så vidtgående

foranstaltninger bør træffes for lufthavne og flyvepladser i hele det europæiske område.

Københavns Lufthavne A/S henholder sig til de bemærkninger, som ACI EUROPE (Airports Council International, Europa-regionen) har fremsat til Kommissionens forslag.

ACI EUROPE er generelt positivt indstillet over for Kommissionens forslag om etablering af fælles regler for civil luftfartssikkerhed i EU og har i den forbindelse fremsat følgende bemærkninger til forslaget:

1. Man gør opmærksom på, at finansiering af sikkerhedsmæssige foranstaltninger inden for EU er forskellig fra land til land, idet udgifter til sådanne foranstaltninger finansieres af medlemslandene, af luftfartsindustrien eller via en særlig rejseskat. Da lufthavne udgør nationale grænser i forhold til andre lande, og da spørgsmålet om luftfartssikkerhed kræver fælles tiltag fra EU's side, bør medlemslandene gå sammen om at fastlægge en vidtfavnende politik, som finansierer og garanterer det højeste mulige sikkerhedsniveau inden for civil luftfart.
2. Forud for implementering af den foreslåede forordning bør der foretages en vurdering af driftsmæssige og finansielle konsekvenser af enhver sikkerhedsmæssig foranstaltning, som foreslås indført i medlemslandenes lufthavne.
3. Kommissionen bør oprette en funktion til at vurdere, hvorvidt lufthavne i tredjelande opfylder de grundlæggende sikkerhedskrav, samt udarbejde oversigter over de lufthavne, som henholdsvis opfylder og ikke opfylder disse grundlæggende krav.
4. Det er luftfartsselskabernes ansvar at kontrollere adgang til parkerede fly samt gennemføre sikkerhedscheck af fly før afgang med henblik på at opdage mulige farlige genstande, som måtte være placeret ombord på flyet.
5. Man henviser til den europæiske luftfartsmyndighedsorganisation ECAC's anbefaling fra 1997 om implementering af 100% screening af bagage fra 31. december 2002 og bemærker i den forbindelse, at det ikke vil være realistisk at forkorte denne frist.
6. Da adskillelse af afgående og ankommende passagerer vil have driftsmæssige, menneskelige og finansielle konsekvenser, bør der foretages en cost-benefit-analyse forud for indførelsen af denne foranstaltning.

SAS fremhæver indledningsvis, at der er behov for et fælles sikkerhedssystem. Det er derfor nødvendigt at koordinere alle sikkerhedsmæssige foranstaltninger mellem EU og USA. Disse foranstaltninger skal ikke nødvendigvis være ens, men bør have samme værdi. Trusselvurderingen kan være forskellig fra land til land.

Det fremhæves endvidere, at luftfartsindustrien hidtil selv har finansieret udgifter til sikkerhedsmæssige foranstaltninger. Terrorangrebene den 11. september var ikke rettet mod luftfartsindustrien alene, men direkte mod samfundet som helhed. Derfor bør udgifterne til sikkerhedsmæssige foranstaltninger nu finansieres af staterne, idet offentlighedens sikkerhed er en af regeringernes vigtigste opgaver.

SAS har herudover fremsat følgende bemærkninger til forslaget:

1. Man værdsætter, at forordningen ifølge forslaget omfatter enhver lufthavn, som er placeret inden for et medlemslands område. Geografiske og infrastrukturelle forhold bør dog tages i betragtning, således at små lufthavne i visse dele af et medlemsland kan undtages fra nogle af de foreslåede sikkerhedsmæssige foranstaltninger. Hvert medlemsland bør have en eksklusiv adgang til at vurdere og godkende beslutninger herom.

2. Man påpeger, at den udpegede kompetente myndighed, som inden for det enkelte medlemsland skal være ansvarlig for koordinering og overvågning af implementeringen af det nationale sikkerhedsprogram, skal være adskilt fra luftfartsmyndighedernes regulerende funktion.

3. Man er enig i, at alle Kommissionens inspektionsrapporter og medlemslandenes svar herpå skal være fortrolige.

4. Man har fremsat nogle bemærkninger til forslagets tillæg om sikkerhedsmæssige foranstaltninger, herunder at adskillelse af afgangende og ankomende passagerer kan være umuligt i visse lufthavne, hvorfor det bør accepteres, at samme effekt kan opnås via andre foranstaltninger.

I relation til tillæggets bestemmelser om teknisk udstyr til gennemførelse af de sikkerhedsmæssige foranstaltninger bemærker SAS, at der bør være fastsat fælles standarder for alt udstyr.

5. SAS udtrykker afslutningsvis bekymring over ekstra udgifter til de yderligere sikkerhedsmæssige foranstaltninger og anmoder om, at dette tages med i betragtning ved vurdering af forslaget.