

## EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) NR. 2320/2002

2006/EØS/58/40

av 16. desember 2002

## om fastsettelse av felles bestemmelser om sikkerhet i sivil luftfart(\*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til Rådets (transport) konklusjoner av 16. oktober 2001, særlig nr. 9,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen<sup>(1)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité<sup>(2)</sup>,

etter å ha rådspurt Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(3)</sup>, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 15. november 2002, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) De kriminelle handlinger som ble begått i New York og Washington 11. september 2001, viser at terrorismen utgjør en av de største trusler mot idealene om demokrati og frihet og de fredstanker som er grunnleggende verdier i Den europeiske union.
- 2) I Det europeiske fellesskap bør borgerne til enhver tid være sikret beskyttelse i sivil luftfart ved at ulovlige handlinger blir forhindret.
- 3) Uten at medlemsstatenes nasjonale sikkerhetsregler og de tiltak som skal treffes på grunnlag av avdeling VI i traktaten om Den europeiske union berøres, bør et slikt mål nås ved at det vedtas egnede bestemmelser for lufttransportpolitikken, med fastsettelse av felles grunnleggende standarder basert på gjeldende anbefa-

linger fra Den europeiske konferanse for sivil luftfart (ECAC), dokument 30. Kommisjonen bør delegeres myndighet til å vedta detaljerte gjennomføringstiltak. For å forhindre ulovlige handlinger bør enkelte av disse gjennomføringstiltakene holdes hemmelige og ikke offentliggjøres.

- 4) Denne forordning respekterer grunnleggende rettigheter, og følger de prinsipper som er nedfelt i Den europeiske unions pakt om grunnleggende rettigheter.
- 5) De ulike typer virksomhet innen sivil luftfart er ikke nødvendigvis utsatt for samme type trusler. De detaljerte gjennomføringstiltakene må derfor tilpasses de spesielle forholdene som gjelder for hver enkelt virksomhet, og til hvor følsomme visse tiltak er.
- 6) I små lufthavner kan anvendelse av felles grunnleggende standarder være et uforholdsmessig tiltak, eller de kan av praktiske grunner være umulige å gjennomføre. I slike tilfeller bør vedkommende myndigheter i medlemsstatene ha mulighet til å anvende andre tiltak som gir et tilfredsstillende beskyttelsesnivå. Kommisjonen bør undersøke om slike tiltak er berettigede av objektive, praktiske grunner, og om de gir et tilfredsstillende beskyttelsesnivå.
- 7) Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, som ble undertegnet i Chicago 7. desember 1944, (Chicago-konvensjonen) fastsetter minstestandarder med sikte på å ivareta sikkerhet i sivil luftfart.
- 8) For å nå målene i denne forordning bør hver medlemsstat vedta et nasjonalt sikkerhetsprogram for sivil luftfart samt et tilsvarende program for kvalitetskontroll og et opplæringsprogram.
- 9) Ettersom mange ulike parter er involvert i gjennomføringen av sikkerhetstiltak på nasjonalt nivå, må hver medlemsstat utpeke én vedkommende myndighet med ansvar for å koordinere og kontrollere gjennomføringen av programmene for sikkerhet i luftfarten.
- 10) Medlemsstatene bør gis mulighet til å anvende strengere tiltak.

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 355 av 30.12.2002, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 61/2004 av 26. april 2004 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende nr. 43 av 26.8.2004, s. 159.

<sup>(1)</sup> EFT C 51 E av 26.2.2002, s. 221.

<sup>(2)</sup> EFT C 48 av 21.2.2002, s. 70.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 29. november 2001 (ennå ikke offentliggjort i EFT), Rådets felles holdning av 28. januar 2002 (EFT C 113 E av 14.5.2002, s. 17) og europaparlamentsbeslutning av 14. mai 2002 (ennå ikke offentliggjort i EFT). Europaparlamentsbeslutning av 5. desember 2002 og rådsbeslutning av 9. desember 2002.

- 11) Kontroll av sikkerhetstiltak forutsetter at det på nasjonalt plan opprettes hensiktsmessige systemer for kvalitetskontroll, og at det organiseres inspeksjoner under Kommisjonens tilsyn, slik at det lar seg gjøre å etterprøve hvor effektivt hvert enkelt nasjonalt system er.
- 12) De tiltak som er nødvendige for å kunne gjennomføre denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen<sup>(1)</sup>.
- 13) Utenriksministrene for Kongeriket Spania og Det forente kongerike ble 2. desember 1987 i London i en felles erklæring enige om ordninger for et bedre samarbeid om bruken av Gibraltars lufthavn. Disse ordningene er imidlertid ennå ikke trådt i kraft.
- 14) Ettersom målene for det foreslåtte tiltaket, som er fastsettelse og anvendelse av egnede bestemmelser for luftfartspolitikken, ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene og derfor, fordi denne forordning omfatter hele Europa, lettere kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet, slik det er fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet, slik det er fastsatt i samme artikkel, begrenser denne forordning seg til de felles grunnleggende standarder som er nødvendige for å nå målene om luftfartssikkerhet, og går ikke lenger enn det som er nødvendig for dette formål —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

#### *Artikkel 1*

##### **Formål**

1. Denne forordning har som hovedformål å fastsette og gjennomføre hensiktsmessige fellesskapstiltak med sikte på å forhindre ulovlige handlinger rettet mot sivil luftfart.
2. Et annet formål er å legge grunnlaget for en felles fortolkning av de tilsvarende bestemmelsene i Chicago-konvensjonen, særlig konvensjonens vedlegg 17.
3. De mål som er angitt i nr. 1 og 2, skal nås gjennom:
  - a) fastsettelse av felles grunnleggende standarder for tiltak som gjelder luftfartssikkerhet,
  - b) innføring av egnede ordninger for å kontrollere at tiltakene overholdes.

#### *Artikkel 2*

##### **Definisjoner**

I denne forordning menes med

1. «lufthavn»: ethvert område i en medlemsstat som er åpen for kommersiell lufttransport,
2. «Chicago-konvensjonen»: Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart med vedlegg, undertegnet i Chicago 7. desember 1944,
3. «luftfartssikkerhet»: kombinasjonen av tiltak og menneskelige og materielle ressurser som tar sikte på å beskytte sivil luftfart mot ulovlige handlinger.

#### *Artikkel 3*

##### **Virkeområde**

1. Tiltakene fastlagt i denne forordning skal gjelde for alle lufthavner som ligger på territorier i medlemsstatene der traktaten får anvendelse.
2. Anvendelsen av denne forordning på Gibraltars lufthavn forstås slik at den ikke berører Kongeriket Spanias og Det forente kongerikes rettslige stilling hva angår tvisten om suverenitet over territoriet der lufthavnen ligger.
3. Denne forordning får ikke anvendelse på Gibraltars lufthavn før ordningene omhandlet i den felles erklæring fra utenriksministrene for Kongeriket Spania og Det forente kongerike av 2. desember 1987 er trådt i kraft. Spanias og Det forente kongerikes regjeringer vil underrette Rådet om datoen for ikrafttredelse.

#### *Artikkel 4*

##### **Felles standarder**

1. De felles grunnleggende standarder for sikkerhetstiltak i luftfarten er basert på gjeldende anbefalinger fra Den europeiske konferanse for sivil luftfart (ECAC), dokument 30, og er angitt i vedlegget.
2. Tiltak som er nødvendige for å gjennomføre og foreta en teknisk tilpasning av disse felles grunnleggende standardene, skal vedtas etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 9 nr. 2, idet det tas hensyn til de ulike typer virksomhet og til hvor følsomme de tiltakene er som gjelder:
  - a) ytelseskriterier og tester for utstyr,

<sup>(1)</sup> EFT L 184 av 17.1.1999, s. 23.

b) detaljerte framgangsmåter som inneholder følsomme opplysninger,

c) detaljerte kriterier for unntak fra sikkerhetstiltakene.

3. Vedkommende myndighet i en medlemsstat kan, på grunnlag av en lokal risikovurdering, og når anvendelsen av sikkerhetstiltakene oppført i vedlegget til denne forordning kan være uforholdsmessig eller tiltakene av praktiske grunner er umulige å gjennomføre, vedta nasjonale sikkerhetstiltak for å sikre et tilfredsstillende beskyttelsesnivå i lufthavner

a) med et årsgjennomsnitt på to kommersielle flyginger per dag, eller

b) som utelukkende har allmennflyginger, eller

c) der den kommersielle virksomheten er begrenset til luftfartøy med en tillatt startmasse på under 10 tonn eller under 20 seter,

idet det tas hensyn til de spesielle forutsetningene i slike små lufthavner.

Den berørte medlemsstat skal underrette Kommissjonen om disse tiltakene.

4. Kommissjonen skal undersøke om tiltak som er vedtatt av en medlemsstat i samsvar med nr. 3 er berettigede av objektive, praktiske grunner, og om de gir et tilfredsstillende beskyttelsesnivå. Dersom tiltakene ikke oppfyller disse kriteriene, skal Kommissjonen treffe beslutning etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 9 nr. 3; i et slikt tilfelle skal medlemsstaten oppheve eller tilpasse tiltakene.

#### *Artikkel 5*

#### **Nasjonalt sikkerhetsprogram for sivil luftfart**

1. Innen tre måneder etter at denne forordning er trådt i kraft, skal hver medlemsstat vedta et nasjonalt sikkerhetsprogram for sivil luftfart for å sikre anvendelsen av de felles standarder som er nevnt i artikkel 4 nr. 1, og de tiltak som vedtas i samsvar med artikkel 4 nr. 2, senest den dato som er angitt i tiltakene.

2. Selv om ett eller flere organer eller enheter i en medlemsstat kan være involvert i arbeidet med sikkerhet i luftfarten, skal hver medlemsstat utpeke én vedkommende myndighet som skal ha ansvaret for å koordinere og kontrollere gjennomføringen av det nasjonale sikkerhetsprogrammet for sivil luftfart.

3. Innen seks måneder etter at denne forordning er trådt i kraft, skal hver medlemsstat kreve at dens vedkommende myndighet sørger for at det utarbeides og gjennomføres et nasjonalt kvalitetskontrollprogram for sikkerhet i sivil luftfart som skal sikre at det nasjonale sikkerhetsprogrammet for sivil luftfart er effektivt.

4. Hver medlemsstat skal sørge for at dens lufthavner og de luftfartsselskaper som yter tjenester fra dens territorium, utarbeider, gjennomfører og vedlikeholder sikkerhetsprogrammer for lufthavner og luftfartsselskaper som er av en slik art at de oppfyller kravene i det nasjonale sikkerhetsprogrammet for sivil luftfart. Disse programmene skal godkjennes og kontrolleres av vedkommende myndighet.

5. Hver medlemsstat skal kreve at vedkommende myndighet sørger for å utarbeide og gjennomføre et nasjonalt opplæringsprogram for sikkerhet i sivil luftfart.

#### *Artikkel 6*

#### **Strengere tiltak**

Medlemsstatene kan, i samsvar med fellesskapsretten, anvende strengere tiltak enn dem som er fastlagt i denne forordning. Medlemsstatene skal underrette Kommissjonen om tiltakenes art snarest mulig etter at de er trådt i kraft.

#### *Artikkel 7*

#### **Kontroll av samsvar**

1. Spesifikasjonene for det nasjonale kvalitetskontrollprogrammet for sikkerhet i sivil luftfart som skal gjennomføres av medlemsstatene, skal vedtas etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 9 nr. 2. Programmet skal være basert på beste praksis og gjøre det mulig raskt å oppdage og korrigere mangler. I hvert program skal det fastsettes at det skal føres jevnlig tilsyn med alle lufthavner i den berørte medlemsstaten, og at vedkommende myndighet som nevnt i artikkel 5 nr. 2 har ansvaret for dette. Tilsynet skal gjennomføres etter en felles metode og utføres av inspektører som er kvalifisert i henhold til felles kriterier.

2. Fra seks måneder etter at bestemmelsene i denne forordning er trådt i kraft i samsvar med artikkel 12, skal Kommissjonen foreta inspeksjoner i samarbeid med vedkommende myndighet som er nevnt i artikkel 5 nr. 2, blant annet på et passende utvalg av lufthavner, for å kontrollere medlemsstatenes anvendelse av denne forordning. Ved inspeksjonene skal det tas hensyn til opplysninger framkommet gjennom nasjonale kvalitetskontrollprogrammer for sikkerhet i sivil luftfart, og særlig gjennom inspeksjonsrapporter. Framgangsmåtene ved slike inspeksjoner skal vedtas etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 9 nr. 2.

3. De tjenestemenn som Kommisjonen gir i oppdrag å utføre inspeksjoner i samsvar med nr. 2, skal utøve sin myndighet etter å ha framlagt en skriftlig fullmakt som angir inspeksjonens gjenstand og formål, og datoen da den skal begynne. Inspeksjoner av lufthavner skal skje uanmeldt. Kommisjonen skal i god tid før planlagte inspeksjoner informere de berørte medlemsstater om inspeksjonene.

De berørte medlemsstater skal underkaste seg slike inspeksjoner og sikre at berørte organer eller personer også underkaster seg inspeksjonene.

4. Kommisjonen skal oversende inspeksjonsrapportene til den berørte medlemsstat, som innen tre måneder etter at de er mottatt, skal angi hvilke tiltak som er truffet for å rette opp eventuelle mangler. Rapporten og svaret fra vedkommende myndighet som er nevnt i artikkel 5 nr. 2 skal oversendes komiteen nedsatt ved artikkel 9 nr. 1.

#### *Artikkel 8*

#### **Spredning av opplysninger**

1. Uten at dette berører allmennhetens rett til tilgang til dokumenter som fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om offentlig tilgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonens dokumenter<sup>(1)</sup>, skal

a) tiltak som gjelder

- i) ytelseskriterier og godkjenningstester for utstyr,
- ii) detaljerte framgangsmåter som inneholder følsomme opplysninger,
- iii) detaljerte kriterier for unntak fra sikkerhetstiltakene,

omhandlet i artikkel 4 nr. 2,

b) spesifikasjonene omhandlet i artikkel 7 nr. 1, og

c) inspeksjonsrapportene og svarene fra medlemsstatene omhandlet i artikkel 7 nr. 4,

holdes hemmelige og ikke offentliggjøres. De skal stilles til rådighet bare for de myndigheter som er omhandlet i artikkel 5 nr. 2, som skal bringe dem videre bare til berørte parter som har behov for innsyn, i samsvar med gjeldende nasjonale regler om spredning av følsomme opplysninger.

2. Medlemsstatene skal så langt det er mulig og i samsvar med gjeldende nasjonal lovgivning behandle opplysninger fra inspeksjonsrapporter og svar fra medlemsstater som fortrolige når de gjelder andre medlemsstater.

3. Med mindre det er klart at inspeksjonsrapportene og svarene skal, eller ikke skal, offentliggjøres, skal medlemsstatene eller Kommisjonen rådføre seg med den berørte medlemsstat.

#### *Artikkel 9*

#### **Komité**

1. Kommisjonen skal bistås av en komité sammensatt av representanter for medlemsstatene og ledet av Kommisjonens representant.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være en måned.

3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 6 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

4. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

#### *Artikkel 10*

#### **Tredjestater**

Uten at dette berører medlemsstatenes ansvar med hensyn til risikovurderingen og sikkerhetsklausulen i avtaler om sivil luftfart, bør Kommisjonen, bistått av Sikkerhetskomiteen og sammen med Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO) og ECAC, vurdere å utforme en ordning som gjør det mulig å bedømme om flyginger fra lufthavner i tredjestater oppfyller grunnleggende sikkerhetskrav.

#### *Artikkel 11*

#### **Offentliggjøring av opplysninger**

Med forbehold for forordning (EF) nr. 1049/2001 skal Kommisjonen hvert år offentliggjøre en rapport om gjennomføringen av denne forordning og om sikkerhetssituasjonen for luftfarten i Fellesskapet, der den trekker sine konklusjoner av inspeksjonsrapportene.

<sup>(1)</sup> EFT L 145 av 31.5.2001, s. 43.

*Artikkel 12***Sanksjoner**

Sanksjonene for brudd på bestemmelsene i denne forordning skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

*Artikkel 13***Ikrafttredelse**

Denne forordning trer i kraft den tjuende dag etter at den er

kunngjort i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*, med unntak av følgende bestemmelser i vedlegget:

- om gjennom søking av innsjekket bagasje (punkt 5.2),
- om frakt, kurérpost og ekspresspakker (punkt 6), og
- om post (punkt 7),

som trer i kraft 31. desember 2002.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 16. desember 2002.

*For Europaparlamentet*

P. COX

*President*

*For Rådet*

M. FISCHER BOEL

*Formann*

## VEDLEGG

## 1. DEFINISJONER

- 1) «Ledsaget innsjekket bagasje»: bagasje som er tatt imot med sikte på transport i lasterommet på et luftfartøy, og som er innsjekket av en passasjer som er om bord.
- 2) «Flyside»: Ferdelsområdet i en lufthavn, tilstøtende områder og bygninger, eller deler av dette.
- 3) «Sikkerhetssjekk av luftfartøy»: en inspeksjon av den del av luftfartøyets indre som passasjerer kan ha hatt adgang til, og en inspeksjon av lasterommet, med sikte på å oppdage forbudte gjenstander.
- 4) «Sikkerhetsgjennomsøking av luftfartøy»: en grundig innvendig og utvendig inspeksjon av luftfartøyet med sikte på å oppdage forbudte gjenstander.
- 5) «Vandelskontroll»: Kontroll av en persons identitet og bakgrunn, herunder eventuell kriminell fortid, som ledd i en vurdering av om en person er egnet til adgang til sikkerhetsbegrensede områder uten følge.
- 6) «Håndbagasje»: bagasje beregnet på å transporteres i luftfartøyets kabin.
- 7) «Kommersiell flyging»: en regelbundet eller ikke regelbundet flyging eller flygeaktivitet som mot vederlag tilbys allmennheten eller private grupper på leiebasis.
- 8) «Co-Mat»: forkortelse for et luftfartsselskaps materiell til intern bruk, som sendes innenfor selskapets nett av stasjoner.
- 9) «Co-Mail»: forkortelse for et luftfartsselskaps interne post, som sendes innenfor selskapets nett av stasjoner.
- 10) «Fortløpende stikkprøvekontroll»: kontroller gjennomført i hele aktivitetsperioden, utført ved hjelp av stikkprøver.
- 11) «Allmennflyging»: all regelbundet eller ikke regelbundet flygeaktivitet som ikke tilbys til eller er tilgjengelig for allmennheten.
- 12) «EDS» - System for påvisning av eksplosiver (Explosive Detection System): et system eller en kombinasjon av ulike teknikker som kan påvise og deretter ved hjelp av alarm varsle at bagasjen inneholder eksplosivt materiale, uansett hvilket materiale bagasjen er laget av.
- 13) «EDDS» - System for påvisning av eksplosive innretninger (Explosive Device Detection System): et system eller en kombinasjon av ulike teknikker som kan påvise og deretter ved hjelp av alarm varsle en eksplosiv innretning, ved å påvise at bagasjen inneholder en eller flere komponenter av en slik innretning, uansett hvilket materiale bagasjen er laget av.
- 14) «Innsjekket bagasje»: bagasje beregnet på å transporteres i luftfartøyets lasterom.
- 15) «Kjent avsender»:
  - a) I forbindelse med frakt: en avsender av gods med sikte på lufttransport for egen regning, og som har en forretningsforbindelse med en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør eller et luftfartsselskap på grunnlag av kriteriene i dette vedlegg.
  - b) I forbindelse med post: en avsender av post med sikte på lufttransport for egen regning, og som har en forretningsforbindelse med en sikkerhetsgodkjent postoperatør.
- 16) «Landside»: Det område i en lufthavn som ikke er flyside, og som omfatter alle allment tilgjengelige områder.
- 17) «Post»: forsendelser av brev og andre gjenstander som leveres av og skal leveres inn til en postoperatør. Termen postoperatør skal defineres av medlemsstatene.
- 18) «Forbudt gjenstand»: en gjenstand som kan benyttes til å begå en ulovlig handling, og som ikke er behørig deklarerert og behandlet i henhold til gjeldende lover og forskrifter. Tillegget inneholder en veiledende liste over slike forbudte gjenstander.

- 19) «PEDS» - primærsystem for påvisning av eksplosiver (Primary Explosive Detection System): et system eller en kombinasjon av ulike teknikker som kan påvise og deretter ved hjelp av alarm varsle at bagasjen inneholder eksplosivt materiale, uansett hvilket materiale bagasjen er laget av.
- 20) «Sikkerhetsgodkjent fraktleverandør»: en agent, speditør eller annen enhet som har en forretningsforbindelse med en operatør og foretar sikkerhetskontroller som godkjennes eller kreves av vedkommende myndighet i forbindelse med frakt, kurerpost og ekspresspakker eller post.
- 21) «Sikkerhetsbegrenset område»: flyside-områder i en lufthavn der innpassering er underlagt kontroll for å ivareta sikkerhet i sivil luftfart. Slike områder omfatter vanligvis blant annet alle avgangsområder for passasjerer mellom kontrollpunkter og luftfartøy, ramper, bagasjesorteringsområder, fraktterminaler, postsentraler, samt rengjørings- og cateringområder på flyside.
- 22) «Sikkerhetskontroller»: metoder til å forhindre at forbudte gjenstander tas med.
- 23) «Gjennom søking»: Bruk av tekniske eller andre midler med sikte på å identifisere og/eller påvise forbudte gjenstander.
- 24) «Uledsaget innsjekket bagasje»: bagasje som er tatt imot med sikte på transport i lasterommet på et luftfartøy, og som er innsjekket av en passasjer som ikke er om bord.
- 25) «Terminal»: hovedbygningen eller gruppen av bygninger der behandlingen av betalende passasjerer og gods, samt ombordstigningen, finner sted.
- 26) «TIP» - Bildeprojeksjon (Threat Image Projection): en programvare som kan installeres på visse røntgenmaskiner. Programmet projiserer tenkte bilder av truende gjenstander (f.eks. pistol, kniv, egenprodusert eksplosiv innretning) i røntgenbilder av virkelig bagasje som er i ferd med å bli undersøkt, og bidrar umiddelbart til å øke operatørens evne til å påvise slike gjenstander.
- 27) «TDE» - Utstyr til sporpåvisning (Trace Detection Equipment): et teknisk system eller en kombinasjon av ulike teknikker som kan brukes til å påvise og deretter ved hjelp av alarm varsle forekomst av svært små mengder (1 milliarddels gram) eksplosivt materiale i bagasjen, eller andre gjenstander som undersøkes.

## 2. SIKKERHET I LUFTHAVNER

### 2.1. Krav ved planlegging av lufthavner

Ved utforming av lufthavner, passasjer- og fraktterminaler og andre bygninger med direkte innpassering til flyside skal det tas hensyn til grunnleggende krav i forbindelse med:

- a) sikkerhetskontroller av passasjerer, bagasje, frakt, kurerpost og ekspresspakker, post og luftfartsselskapenes lager og forsyninger for catering,
- b) beskyttelse og kontroll av innpassering til flyside, sikkerhetsbegrensede områder og andre følsomme områder og anlegg i lufthavnen,
- c) effektiv bruk av sikkerhetsutstyr.

#### 2.1.1. Grenser mellom landside og flyside

Det skal etableres grenser mellom landside og flyside i lufthavnene.

#### 2.1.2. Sikkerhetsbegrensede områder

Det skal etableres sikkerhetsbegrensede områder i hver lufthavn.

### 2.2. Innpasseringskontroll

#### 2.2.1. Sikkerhetsbegrensede områder og andre områder på flyside

- i) Innpasseringen til sikkerhetsbegrensede områder og andre områder på flyside skal til enhver tid være underlagt kontroll for å sikre at ingen uvedkommende kommer inn på disse områdene, og at ingen forbudte gjenstander kan bringes inn i sikkerhetsbegrensede områder eller et luftfartøy.

- ii) Alt personale som må innpassere til sikkerhetsbegrensede områder skal gjennomgå en vandelskontroll som går minst fem år tilbake i tid. Sjekken skal gjentas jevnlig, og minst hvert femte år.
- iii) Alt personale som må innpassere til sikkerhetsbegrensede områder, skal også ha jevnlig opplæring i luftfartssikkerhet (se punkt 12.3), blant annet om risikoer for luftfartssikkerheten, og skal instrueres om å melde enhver hendelse som kan være en trussel mot luftfartssikkerheten til vedkommende myndighet.
- iv) Det skal utstedes et identitetskort for lufthavnen til alt personale som arbeider i lufthavnen, eller som besøker den ofte (også til ansatte i lufthavnen, luftfartsselskapene og andre organisasjoner). Identitetskortet for lufthavnen skal være forsynt med innehaverens navn og foto. Det skal gjelde for et avgrenset tidsrom. Vedkommende myndighet skal avgjøre når et permanent identitetskort for lufthavnen skal utstedes til en person som besøker lufthavnen ofte.
- v) Identitetskortet for lufthavnen skal bæres slik at det er synlig, og til enhver tid når innehaveren er i tjeneste.
- vi) Kjøretøyer som må benyttes på flyside, skal så langt det er praktisk mulig forbli på flyside.
- vii) Kjøretøyer som må forflyttes mellom landside og flyside, skal forsynes med en passérseddel som skal gjelde for det bestemte kjøretøyet og festes på et lett synlig sted. Andre kjøretøyer som trenger å innpassere til flyside, skal slippes inn først etter å ha blitt inspisert og fått utstedt en midlertidig passérseddel. Kjøretøyer under utrykning kan unntas fra disse kravene.
- viii) Identitetskort for lufthavnen og passérsedler for kjøretøyer skal kontrolleres ved alle innpasseringer til flyside og sikkerhetsbegrensede områder.

#### 2.2.2. Terminalområder

Alle terminalområder med adgang for allmennheten skal overvåkes. Terminaler skal patruljeres, og passasjerer og andre personer skal holdes under overvåkning av sikkerhetspersonell.

#### 2.2.3. Andre offentlige områder

Det skal sørges for mulighet til å kontrollere adgangen til offentlige områder som ligger i nærheten av luftfartøyenes ferdelsesområder (utsiktsplasser, lufthavshoteller og parkeringsplasser). Andre offentlige områder som krever overvåkning, er blant annet anlegg som alltid ligger på landsiden, herunder parkeringsplasser for besøkende og andre offentlige parkeringsområder, tilførselsveier til terminaler og offentlige tilførselsveier, bilutleielokaler, holdeplasser for drosjer og transportmidler på bakken samt eventuelle hotellanlegg i lufthavnen.

Det skal også treffes tiltak for å sikre at slike offentlige områder kan stenges av på kort varsel dersom trusselen øker. Sikkerhetspersonell skal patruljere disse områdene når de er åpne for allmennheten.

#### 2.3. Gjennomføring av personale, medbrakte gjenstander og kjøretøyer

- a) Alt personale, inklusive flybesetninger, og medbrakte gjenstander skal gjennomføres før de får innpassere til sikkerhetsbegrensede områder. Når dette ikke er praktisk mulig, skal det foretas fortløpende og hensiktsmessige stikkprøvekontroller av personer og gjenstander, med en hyppighet fastsatt på grunnlag av risikovurderinger foretatt av vedkommende myndighet i hver medlemsstat; stikkprøvekontroll skal utvides til å omfatte alle gjenstander som tas om bord i luftfartøyer av enhver som yter tjenester, herunder rengjøringspersonale, personale i skatte- og avgiftsfrie utsalg og alle andre med adgang til luftfartøyer.

Ett år etter at denne forordning er trådt i kraft, skal alt personale, inklusive flybesetninger, og medbrakte gjenstander gjennomføres før de får innpassere til kritiske deler av sikkerhetsbegrensede områder som definert av vedkommende myndighet i den enkelte medlemsstat.

Innen 1. juli 2004 skal Kommisjonen vedta passende gjennomføringsbestemmelser med sikte på en felles definisjon av kritiske deler av sikkerhetsbegrensede områder i samsvar med artikkel 4 nr. 2 i denne forordning. Disse bestemmelsene får full anvendelse senest fem år etter at de er vedtatt av Kommisjonen, uten at artikkel 6 i denne forordning berøres.

Framgangsmåten for gjennomføring skal sikre at det ikke tas med forbudte gjenstander, og metoden skal være den samme som for gjennomføring av passasjerer og håndbagasje.

- b) Kjøretøyer og forsyninger som bringes inn på flyside eller andre sikkerhetsbegrensede områder, skal inspiseres på stikkprøvebasis.

#### 2.4. Fysisk sikkerhet og patruljering

- a) Oppstillingsplattformer og andre parkeringsområder skal være tilstrekkelig opplyst, og framfor alt skal sårbare områder i lufthavnen være opplyst.
- b) Områder for reparasjon og vedlikehold skal være beskyttet med gjerder, vakter og patruljering, og innpasseringen til disse områdene skal kontrolleres ved hjelp av identitetskort for lufthavnen og passersedler for kjøretøyer. Tilsvarende tiltak skal treffes for å beskytte lufthavnens avstengning og anlegg for kraftforsyning, transformatorstasjoner, navigasjonsanlegg, kontrolltårn og andre bygninger som benyttes til kontroll av lufttrafikken, samt drivstoff- og kommunikasjonsanlegg. Det skal treffes særlige forholdsregler mot forsøk på sabotasje mot drivstoff- og kommunikasjonsanlegg.
- c) Avstengningen av lufthavnen og områder som grenser mot sikkerhetsbegrensede områder, andre flyside-områder utenfor avstengningen, herunder områder i umiddelbar nærhet av rullebaneterskler og taksebaner, skal overvåkes med patruljering, internt fjernsyn eller andre overvåkningstiltak. Det skal innføres strenge prosedyrer for anrop av personer uten synlig identitetskort for lufthavnen, og for personer som beveger seg inn i områder som de ikke er autorisert for.
- d) Innpassering til flyside og sikkerhetsbegrensede områder via utleide kontorer i lufthavnen, vedlikeholdshangarer, fraktlokaler og andre bygninger og anlegg skal begrenses til et nødvendig minimum.

### 3. SIKKERHET KNYTTET TIL LUFTFARTØYET

#### 3.1. Gjennom søking og sjekk av luftfartøyet

- 1. Alle luftfartøyer skal gjennom søkes på følgende måte:
  - a) luftfartøyer som ikke er i bruk, skal underkastes en «sikkerhetsgjennom søking av luftfartøy» umiddelbart før eller umiddelbart etter at det er ført inn på et sikkerhetsbegrenset område før en flyging: luftfartøyer kan gjennom søkes på et annet tidspunkt enn umiddelbart før det forflyttes til et sikkerhetsbegrenset område, men det skal sikres eller bevoktes fra gjennom søkingen begynner og til avgang; dersom luftfartøyet gjennom søkes etter at det er ført inn på et sikkerhetsbegrenset område, skal det sikres eller bevoktes fra gjennom søkingen begynner og fram til avgang.
  - b) luftfartøyer som er i bruk, skal før returflyging eller under mellomlanding underkastes en «sikkerhetssjekk av luftfartøy» umiddelbart etter at passasjerene har forlatt det, eller så sent som mulig før ombordstigning og bagasje og gods lastes, alt etter som.
- 2. All sikkerhetsgjennom søking og sikkerhetssjekk av luftfartøyet skal gjennom føres straks alle som yter tjenester (catering, rengjøring, skatte- og avgiftsfrie varer og annet) – bortsett fra dem som har en oppgave knyttet til sikkerheten – har forlatt luftfartøyet. Luftfartøyet skal deretter forbli i sikret tilstand fram til og under ombordstigningen og forberedelsene før avgang.

#### 3.2. Beskyttelse av luftfartøyer

- 1. Ansvar for å føre kontroll med adgangen til parkerte luftfartøyer skal fastslås, og kontrollen skal gjennom føres på følgende måte:
  - a) for luftfartøyer som er i bruk, skal adgangen kontrolleres fra det øyeblikk da sikkerhetssjekken av luftfartøyet begynner og fram til avgang, slik at sjekken fortsatt har gyldighet,
  - b) for luftfartøyer som ikke er i bruk, og som er gjennom søkt og ført inn på et sikkerhetsbegrenset område, skal adgangen kontrolleres fra det øyeblikk da sikkerhetsgjennom søkingen av luftfartøyet begynner og fram til avgang, slik at gjennom søkingen fortsatt har gyldighet.
- 2. Hvert luftfartøy som er i bruk, skal overvåkes så nøye at ulovlig adgang blir oppdaget.
- 3. Adgang til luftfartøyer som ikke er i bruk, skal kontrolleres på følgende måte:
  - a) kabindørene skal være stengt,
  - b) gangbroer og/eller passasjertrapper skal være sikret, trukket tilbake eller felt inn, alt etter som, eller

- c) dørene til luftfartøyet skal være utstyrt med sabotasjekontakt.
- 4. Dersom ikke alt personale har gjennomgått gjennom søking for innpassering til sikkerhetsbegrensede områder, skal dessuten hvert luftfartøy inspiseres minst hver halvtime av vakt, til fots eller kjørende, eller overvåkes så nøye at ulovlig innpassering blir oppdaget.
- 5. Luftfartøyer skal om mulig parkeres i god avstand fra inngjerdingen rundt lufthavnen eller andre hindre som lett kan forseres, og på godt opplyste områder.

#### 4. PASSASJERER OG HÅNDBAGASJE

##### 4.1. Gjennom søking av passasjerer

- 1. Bortsett fra i de tilfeller som er nevnt i nr. 3 nedenfor, skal alle avreisende passasjerer (dvs. passasjerer som påbegynner sin reise og transfer-passasjerer, med mindre de allerede har gjennomgått en gjennom søking i henhold til standardene angitt i dette vedlegg) gjennom søkes for å hindre at forbudte gjenstander bringes inn på sikkerhetsbegrensede områder og om bord i et luftfartøy. Gjennom søkingen av passasjerene skal skje ved hjelp av følgende metoder:
  - a) manuell gjennom søking, eller
  - b) gjennom søking ved hjelp av metalldetektorramme. Når det benyttes metalldetektorramme, skal det også foretas en fortløpende manuell gjennom søking på stikkprøvebasis av gjennom søkte passasjerer. Slik manuell gjennom søking skal foretas på alle passasjerer som utløser alarm, og i tillegg skal det foretas en fortløpende gjennom søking på stikkprøvebasis av passasjerer som ikke utløser alarm, og dersom alarmer aktiveres, må vedkommende
    - i) gjennom søkes på nytt i en metalldetektorramme, eller
    - ii) gjennom søkes manuelt, eventuelt ved hjelp av en håndholdt metalldetektor.
- 2. Når det benyttes metalldetektorramme, skal den justeres til et nivå som med rimelighet kan sikre at små metallgjenstander oppdages.
- 3. Vedkommende myndigheter kan fastsette at visse kategorier av personer skal gjennomgå spesielle kontrollprosedyrer eller fritas for gjennom søking.
- 4. Det skal utarbeides sikkerhetsbestemmelser for potensielt uregjerlige passasjerer.

##### 4.2. Atskillelse av passasjerer

Gjennom søkte avreisende passasjerer skal ikke blandes med ankomende passasjerer, som kanskje ikke er blitt gjennom søkt i henhold til standarden angitt i dette vedlegg. Når disse passasjerer ikke kan holdes atskilt rent fysisk, skal sikkerhetsmålsettingen nås ved anvendelse av kompensatoriske tiltak i samsvar med risikovurdering foretatt av vedkommende myndighet.

##### 4.3. Gjennom søking av håndbagasje

- 1. Håndbagasjen til alle avreisende passasjerer (dvs. passasjerer som påbegynner sin reise og transfer-passasjerer, med mindre de allerede er gjennom søkt i henhold til standardene angitt i dette vedlegg), skal gjennom søkes før den kan tas med inn på sikkerhetsbegrensede områder og om bord i et luftfartøy. Forbudte gjenstander skal fratas passasjerer, eller passasjerer skal nektes innpassering til det sikkerhetsbegrensede området eller luftfartøyet. Håndbagasje skal gjennom søkes ved hjelp av en av følgende metoder:
  - a) en fullstendig manuell gjennom søking av innholdet i hver veske, der en ser etter mistenkelige tegn som unormal vekt osv., eller
  - b) gjennom søking med konvensjonelt røntgenutstyr, der det dessuten foretas en fortløpende manuell gjennom søking av bagasje på stikkprøvebasis, med minst 10 % av passasjerene undersøkt på denne måten, herunder dem som vekker mistanke hos operatøren, eller
  - c) gjennom søking med høyopløsnings røntgenutstyr der bildeprojeksjon (TIP) er installert og aktivert. Bare bagasje som vekker mistanke hos operatøren behøver gjennom søkes manuelt, men manuell gjennom søking kan suppleres med utstyr til sporpåvisning.

2. Håndbagasje tilhørende personer som nevnt i punkt 4.1 nr. 3 kan underkastes særlige gjennomføringsprosedyrer eller fritas for gjennomføring.

#### 4.4. Gjennomføring av diplomater

Med forbehold for bestemmelsene i Wien-konvensjonen om diplomatisk samkvem, skal diplomater og andre personer med privilegier og deres personlige bagasje, med unntak av «diplomatsendelser», gjennomføres for sikkerhetsformål. Luftfartsselskapenes personale med ansvar for mottak av diplomatsendelser skal forsikre seg om at de faktisk er sendt av behørig utnevnte tjenestemenn ved vedkommende stasjon. Diplomatisk kurér og deres personlige bagasje er ikke fritatt for gjennomføring.

### 5. INNSJEKKET BAGASJE

#### 5.1. Tilknytning mellom passasjerer og innsjekket bagasje

1. Innsjekket bagasje skal ikke tas om bord i et luftfartøy med mindre det er truffet følgende tiltak:
  - a) innsjekket bagasje skal være ordentlig merket på utsiden slik at den kan knyttes til en bestemt passasjer, og
  - b) den passasjer som bagasjen tilhører, skal være innsjekket til flygingen som bagasjen skal medføres på, og
  - c) før lasting skal innsjekket bagasje oppbevares i et område i lufthavnen der bare autoriserte personer har adgang, og
  - d) alle kolli som tas i forvaring av et luftfartsselskap med sikte på transport i et luftfartøys lasterom, skal identifiseres som ledsaget eller uledsaget. Identifiseringen skal skje enten manuelt eller automatisk.
2. Det skal treffes tiltak for å sikre at innsjekket bagasje fjernes fra luftfartøyet og ikke medføres på flygingen dersom en passasjer som er innsjekket til en flyging har overlatt bagasje til luftfartsselskapet, men ikke er om bord i luftfartøyet.
3. Det skal utarbeides en fortegnelse eller annet dokument som viser at uledsaget innsjekket bagasje er identifisert og gjennomført.

#### 5.2. Gjennomføring av innsjekket bagasje

1. Ledsaget innsjekket bagasje. Alle kolli som er ledsaget innsjekket bagasje (både innsjekket bagasje hvis transport påbegynnes, og transfer-bagasje, med mindre den allerede er gjennomført i henhold til standardene angitt i dette vedlegg), skal kontrolleres ved hjelp av en av følgende metoder før den lastes om bord i et luftfartøy:
  - a) manuell gjennomføring, eller
  - b) gjennomføring med konvensjonelt røntgenutstyr, der minst 10 % av den gjennomførte bagasje også underkastes enten:
    - i) manuell gjennomføring, eller
    - ii) EDS eller EDDS eller PEDS, eller
    - iii) konvensjonelt røntgenutstyr, der hver veske betraktes fra to forskjellige vinkler av samme operatør på samme kontrollsted, eller
  - c) bruk av konvensjonelt røntgenutstyr med TIP installert og aktivert, eller
  - d) EDS eller EDDS, eller
  - e) PEDS, eller
  - f) bruk av utstyr til sporpåvisning i åpen bagasje.

2. Uledsaget innsjekket bagasje. Alle kolli som er uledsaget innsjekket bagasje, både innsjekket bagasje hvis transport påbegynnes, og transfer-bagasje, skal gjennomføres ved hjelp av en av følgende metoder for den lastes om bord i et luftfartøy:

- a) EDS, eller
- b) et flernivå-PEDS, der bildene av alle kolli sees av operatørene på nivå 2, eller
- c) konvensjonelt røntgenutstyr, der alle kolli betraktes fra to forskjellige vinkler av samme operatør på samme kontrollsted, eller
- d) manuell gjennomføring supplert med bruk av utstyr til sporpåvisning i åpen bagasje,

med mindre den uledsagede bagasjen, som tidligere er gjennomført i henhold til standardene angitt i dette vedlegg, er skilt fra passasjeren grunnet forhold som er utenfor passasjerens kontroll, og den uledsagede bagasjen har vært i luftfartsselskapets varetekt.

### 5.3. Beskyttelse av innsjekket bagasje

1. Innsjekket bagasje som skal transporteres med et luftfartøy, skal beskyttes mot uvedkommende fra det øyeblikk luftfartsselskapet tar det i sin varetekt og til avgang for luftfartøyet det skal transporteres med. Følgende tiltak skal treffes for å beskytte innsjekket bagasje:

- a) før lastning skal innsjekket bagasje oppbevares i bagasjesorteringsområdet eller et annet oppbevaringsområde i en lufthavn der bare autoriserte personer har adgang.
- b) enhver person som går inn i et bagasjesorteringsområde eller et oppbevaringsområde uten tillatelse, skal kontaktes og følges ut av området.
- c) innsjekket bagasje hvis transport påbegynnes, og transfer-bagasje, skal ikke etterlates uten tilsyn på eller ved luftfartøyet før lastning.
- d) transferbagasje som overføres direkte fra luftfartøy til luftfartøy, skal ikke etterlates uten tilsyn på rampen eller ved luftfartøyet før lastning.
- e) adgangen til hittegodskontoret i terminalen skal begrenses for å forhindre at uvedkommende får adgang til bagasje og oppbevarte gjenstander.

## 6. FRAKT, KURÉRPOST OG EKSPRESSPAKKER

### 6.1. Anvendelse

Frakt, kurérpost og ekspressepakker som skal transporteres med passasjer- eller fraktfly, skal før lastning underkastes de sikkerhetskontroller som er beskrevet nedenfor.

### 6.2. Krav til en sikkerhetsgodkjent fraktleverandør

Sikkerhetsgodkjente fraktleverandører skal være:

- a) utpekt, godkjent eller registrert av vedkommende myndighet,
- b) underkastet bestemte forpliktelser fastsatt av vedkommende myndighet.

### 6.3. Sikkerhetskontroller

1. Frakt, kurérpost og ekspressepakker skal transporteres med et luftfartøy bare dersom det er foretatt følgende sikkerhetskontroller:

- a) mottak, behandling og håndtering av frakt skal utføres av personale som er ansatt og opplært til å gjøre dette,

- b) frakt skal:
- i) gjennomføres manuelt eller ved en fysisk kontroll, eller
  - ii) gjennomføres med røntgenstyr, eller
  - iii) testes i simulatorkammer, eller
  - iv) kontrolleres med andre hjelpemidler, både tekniske og biosensoriske («sniffere», spordetektorer, bombehunder osv.),
- slik at det med rimelighet kan sikres at den ikke inneholder noen forbudte gjenstander som oppført i iv) og v) i tillegget, med mindre de er deklarerert og har vært behørig underkastet gjeldende sikkerhetstiltak.

Når forsendelsen er av en slik art at sikkerhetskontroll ikke kan gjennomføres ved hjelp av noen av de midler og metoder som er nevnt ovenfor, kan vedkommende myndighet fastsette en bestemt oppbevaringstid.

2. Når sikkerhetskontrollen er gjennomført, inkludert kontroll av frakt fra kjente avsendere, enten det er i eller utenfor lufthavnen, skal forsendelsene holdes sikret til de tas om bord i luftfartøyet, og fram til luftfartøyets avgang.
3. Sikkerhetskontrollene nevnt i nr. 1 behøver ikke anvendes på:
  - a) frakt som er mottatt fra en kjent avsender,
  - b) frakt som skal omlastes,
  - c) frakt hvis opprinnelse og håndteringsvilkår gjør at den ikke er noen trussel mot sikkerheten,
  - d) frakt som er underlagt lovfestede krav som garanterer et tilfredsstillende sikkerhetsnivå.

#### 6.4. Kriterier for en kjent avsender

1. Sikkerhetsgodkjente fraktleverandører eller luftfartsselskaper kan definere en avsender som en kjent avsender bare ved
  - a) å fastslå og registrere identitet og adresse på avsenderen og de leverandører som har tillatelse til å foreta leveranser på avsenderens vegne, og
  - b) å kreve at avsenderen erklærer at vedkommende:
    - i) forbereder forsendelsene i sikre lokaler, og
    - ii) benytter pålitelig personale i arbeidet med å forberede forsendelsene, og
    - iii) beskytter forsendelsene mot uvedkommendes adgang under forberedelse, oppbevaring og transport, og
  - c) å kreve at avsenderen:
    - i) bekrefter skriftlig at forsendelsen ikke inneholder noen forbudte gjenstander som oppført i iv) og v) i tillegget, og
    - ii) godtar at forsendelsens innhold og emballasje kan undersøkes av hensyn til sikkerheten.

#### 6.5. Transport med fraktfly

Når det er sikkerhet for at forsendelsen utelukkende skal sendes med fraktfly, er det ikke nødvendig å anvende kriteriene angitt i punkt 6.4, forutsatt at den kjente avsenderen

- a) har en bekreftet, reell forretningsadresse, og
- b) tidligere har hatt forsendelser med den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren eller luftfartsselskapet, og

- c) har en etablert forretningsforbindelse med den sikkerhetsgodkjente fraktleverandøren eller luftfartsselskapet, og
- d) sikrer at alle forsendelser er beskyttet mot uvedkommendes adgang fram til luftfartsselskapet tar dem i sin forvaring.

#### 6.6. **Frakt som skal omlastes**

Frakt som skal omlastes, og som ankommer med luftfartøy, behøver ikke underkastes sikkerhetskontroller som angitt i punkt 6.3 nr. 1, forutsatt at den beskyttes mot uvedkommende på omlastingsstedet. Annen frakt som skal omlastes, f.eks. frakt som ankommer med veitransport eller jernbane og som ikke underkastes sikkerhetskontroller på avgangsstedet eller underveis, skal gjennomføres i samsvar med punkt 6.3 nr. 1 bokstav b) og beskyttes mot uvedkommende.

### 7. POST

#### 7.1. **Anvendelse**

Post som skal transporteres med passasjer-, frakt- og postfly skal underkastes sikkerhetskontroller før den lastes inn i luftfartøyet.

#### 7.2. **Krav til sikkerhetsgodkjent postoperatør**

7.2.1. Alle sikkerhetsgodkjente postoperatører som leverer post til et luftfartsselskap med sikte på transport, skal oppfylle følgende minstekriterier:

- a) de skal være utpekt, godkjent eller registrert av vedkommende myndighet,
- b) de skal oppfylle sine forpliktelser overfor luftfartsselskapene med hensyn til å anvende de nødvendige sikkerhetskontroller,
- c) de skal benytte personale som er ansatt og opplært på behørig måte, og
- d) de skal beskytte posten mot uvedkommendes adgang mens de har den i forvaring.

#### 7.3. **Sikkerhetskontroller**

1. Ekspresspost. Ekspresspost (dvs. inntil 48 timers levering) skal transporteres med luftfartøy bare dersom dersom det er foretatt følgende sikkerhetskontroller:

- a) mottak, behandling og håndtering av post skal utføres av personale som er ansatt og opplært til å gjøre dette,
- b) posten skal:
  - i) gjennomføres manuelt eller ved en fysisk kontroll,
  - ii) gjennomføres med røntgenutstyr,
  - iii) testes i simulatorkammer, eller
  - iv) kontrolleres med metodiske, tekniske og biosensoriske hjelpemidler («sniffere», spordetektorer, bombehunder osv.),

slik at det med rimelighet kan sikres at posten ikke inneholder noen forbudte gjenstander, og

- c) enkeltheter om flygingen og ruten til luftfartøyet som skal transportere posten, skal være fortrolige.
2. Annen post. Øvrig post kan transporteres med luftfartøy, forutsatt at tiltakene angitt i nr. 1 bokstav a) og b) er gjennomført. Sikkerhetskontrollene angitt i nr. 1 bokstav b) behøver utføres bare i form av stikkprøver.
3. Sikkerhetskontrollene nevnt i nr. 1 bokstav b) behøver ikke anvendes på:
- a) post som er mottatt fra en kjent avsender,
  - b) brev under en bestemt vekt eller tykkelse,

- c) reelle forsendelser med redningsutstyr,
- d) verdiforsendelser som har blitt kontrollert i henhold til en standard som minst tilsvarer den som er angitt i nr. 1 bokstav b),
- e) post som skal transporteres med rene postfly mellom lufthavner i Fellesskapet,
- f) post som skal omlastes.

#### 7.4. **Kriterier for en kjent avsender**

En regulert postmyndighet/-forvaltning kan anerkjenne en avsender som en kjent avsender bare ved

- a) å fastslå og registrere identitet og adresse på avsenderen og de leverandører som har tillatelse til å foreta leveranser på avsenderens vegne, og
- b) å kreve at avsenderen erklærer at vedkommende beskytter forsendelsen mot uvedkommende under forberedelse, oppbevaring og transport, og
- c) å kreve at avsenderen:
  - i) bekrefter skriftlig at postforsendelsen ikke inneholder noen forbudte gjenstander som oppført i iv) og v) i tillegget,
  - ii) godtar at postforsendelsens innhold og emballasje kan underkastes sikkerhetskontroller, som angitt i punkt 7.3.

#### 7.5. **Post som skal omlastes**

Post som skal omlastes, og som ankommer med luftfartøy, behøver ikke underkastes sikkerhetskontroller som angitt i punkt 7.3, forutsatt at den beskyttes mot uvedkommende på omlastingsstedet. Annen post som skal omlastes, f.eks. post som ankommer med veitransport eller jernbane og som ikke underkastes sikkerhetskontroller på avgangsstedet eller underveis, skal gjennomføres i samsvar med punkt 7.3 nr. 1 og beskyttes mot uvedkommende.

## 8. LUFTFARTSSELSKAPENES POST OG MATERIELL

### 8.1. **Anvendelse**

Intern post og materiell som et luftfartsselskap transporterer med eget luftfartøy, skal underkastes sikkerhetskontroller før det lastes inn i luftfartøyet.

### 8.2. **Definisjoner**

Med post og materiell menes interne forsendelser av brev og materiell, blant annet dokumenter, forsyninger, reservedeler, forsyninger til forpleining og rengjøring og andre gjenstander som skal leveres til luftfartsselskapets egen organisasjon eller en av selskapets underleverandører, og som skal benyttes i selskapets virksomhet.

### 8.3. **Sikkerhetskontroller**

Følgende tiltak skal treffes i forbindelse med alle luftfartsselskapets forsendelser av intern post («co-mail») eller materiell til intern bruk («co-mat»):

- a) de skal underkastes en kontroll og gjennomføres for å sikre at ingen forbudt gjenstand er plassert i selskapets forsendelse, og
- b) de skal ikke etterlates uten tilsyn før de lastes inn i et luftfartøy.

Luftfartsselskapene skal sikre at enhver annen forsendelse av «co-mail» eller «co-mat» som en underleverandør har foretatt på vegne av luftfartsselskapet, blant annet utstyr og lager for catering, forsyninger for rengjøring og annet materiell som benyttes av underleverandører, gjennomføres før det lastes inn i luftfartøyet.

## 9. LUFTFARTSSELSKAPENES LAGER OG FORSYNINGER FOR CATERING

### 9.1. Anvendelse

Luftfartsselskapenes lager og forsyninger for catering om bord i luftfartøyene skal underkastes sikkerhetskontroller for å hindre at forbudte gjenstander bringes om bord.

### 9.2. Sikkerhetskontroller

1. Leverandører av luftfartsselskapenes lager og forsyninger for catering skal gjennomføre sikkerhetskontroller for å hindre at forbudte gjenstander plasseres i lager og forsyninger som skal tas om bord i luftfartøyer. Tiltakene skal omfatte følgende elementer:
  - a) det skal utpekes en sikkerhetsansvarlig med ansvar for gjennomføringen og kontrollen av sikkerheten i selskapet,
  - b) ved ansettelse av personale skal det stilles høye krav til pålitelighet,
  - c) alt personale som har adgang til sikkerhetsbegrensede områder, skal ha gjennomgått en vandelskontroll og følge lufthavnmyndighetens sikkerhetsinstrukser,
  - d) selskapet skal hindre at uvedkommende får adgang til dets lokaler og forsyninger,
  - e) dersom selskapet er lokalisert utenfor lufthavnen, skal alle forsyninger transporteres til luftfartøyet i låste eller forseglede kjøretøyer, og
  - f) tilberedning og håndtering av lager og forsyninger skal utføres av personale som er ansatt og opplært til å gjøre dette.
2. Etter levering skal lager og forsyninger gjennomføres på stikkprøvebasis.
3. Lager og forsyninger fra et selskap som ikke har vært underkastet tiltakene oppført i nr. 1, skal ikke tas om bord i et luftfartøy.

## 10. LUFTFARTSSELSKAPENES LAGER OG FORSYNINGER FOR RENGJØRING

### 10.1. Anvendelse og formål

Luftfartsselskaper og rengjøringselskaper skal treffe tiltak for å sikre at lager og forsyninger for rengjøring som tas om bord, ikke inneholder noen forbudte gjenstander som kan utgjøre en sikkerhetsrisiko for luftfartøyet.

### 10.2. Sikkerhetskontroller

1. Leverandører av luftfartsselskapenes rengjøringstjenester, lager og forsyninger skal innføre de sikkerhetstiltak som er nødvendige for å hindre at forbudte gjenstander plasseres i forsyninger for rengjøring som skal tas om bord.

Det skal treffes følgende sikkerhetstiltak:

  - a) det skal utpekes en sikkerhetsansvarlig med ansvar for gjennomføringen og kontrollen av sikkerheten i selskapet,
  - b) ved ansettelse av personale skal det stilles høye krav til pålitelighet,
  - c) alt personale som har adgang til sikkerhetsbegrensede områder, skal ha gjennomgått en vandelskontroll og følge lufthavnmyndighetens sikkerhetsinstrukser,
  - d) selskapet skal hindre at uvedkommende får adgang til dets lokaler,
  - e) dersom selskapet er lokalisert utenfor lufthavnen, skal alle forsyninger for rengjøring transporteres til luftfartøyet i låste eller forseglede kjøretøyer,
  - f) tilberedning og håndtering av forsyninger for rengjøring skal utføres av personale som er ansatt og opplært til å gjøre dette, og
  - g) gjennom søking av forsyninger for rengjøring skal finne sted før de går med «co-mail» til andre bestemmelsessteder.

2. Etter levering skal forsyninger for rengjøring gjennomføres på stikkprøvebasis.
3. Forsyninger fra et selskap som ikke overholder sikkerhetskontrolltiltakene i nr. 1, skal ikke tas om bord i et luftfartøy.

## 11. ALLMENNFLYGING

### 11.1. Sikkerhetskontroller

1. I lufthavnen skal luftfartøyer som benyttes til allmennflyging, ikke parkeres i umiddelbar nærhet av luftfartøyer som benyttes til kommersiell flyging, for å unngå overtredelser av sikkerhetstiltakene som gjelder for disse luftfartøyene, og for bagasje, frakt og post som skal tas om bord.
2. Det skal gjennomføres tiltak for at gjennomførte passasjerer på kommersielle flyginger holdes atskilt fra passasjerer på allmennflyginger, ut fra følgende kriterier:
  - a) i større lufthavner skal det innføres fysiske forholdsregler og/eller sikkerhetskontroller for å hindre at avreisende og ankomende passasjerer på allmennflyginger blandes med passasjerer som allerede er blitt gjennomført,
  - b) om mulig skal avreisende og ankomende passasjerer på allmennflyginger passere gjennom en egen terminal for allmennflyging, og når de ankommer eller forlater plattformen, enten holdes atskilt fra gjennomførte passasjerer eller transporteres i en egen buss eller bil, eller være under konstant overvåkning,
  - c) dersom det ikke finnes en egen terminal, skal passasjerer fra allmennflyginger enten
    - i) passere gjennom en atskilt del av terminalbygningen og eskorteres eller transporteres med buss eller bil til og fra sitt luftfartøy,
    - ii) gjennomføres før de går inn i det sikkerhetsbegrensede området, dersom passering gjennom sikkerhetsbegrensede områder i terminalbygningen er uunngåelig, eller
    - iii) underkastes andre sikkerhetskontroller som gir samme resultat, alt etter lokale forhold.

## 12. ANSETTELSE OG OPPLÆRING AV PERSONALE

### 12.1. Nasjonalt opplæringsprogram for sikkerhet i luftfarten

Hver vedkommende myndighet skal utarbeide og gjennomføre et nasjonalt opplæringsprogram for sikkerhet i luftfarten, slik at flybesetning og bakkepersonale kan oppfylle bestemmelsene knyttet til sikkerhet i luftfarten og gripe inn mot ulovlige handlinger rettet mot luftfarten.

### 12.2. Sikkerhetspersonale

1. Det nasjonale opplæringsprogrammet for luftfartssikkerhet bør omfatte tiltak som fastsetter utvelging av sikkerhetspersonale, dets kvalifikasjoner, opplæring, sertifisering og motivering. Personer som i sitt arbeid utelukkende eller delvis utfører oppgaver knyttet til sikkerhet, skal oppfylle følgende krav, som fastsettes av vedkommende myndighet:
  - a) ledere som utformer og gjennomfører sikkerhetsopplæringen for sikkerhetspersonale, luftfartsselskapenes personale, og bakkepersonalet i lufthavnen, skal ha nødvendig sertifisering, kunnskap og erfaring, som minst skal omfatte:
    - i) utstrakt erfaring på området sikkerhet i luftfarten,
    - ii) sertifisering godkjent av vedkommende nasjonale myndighet eller annen tilsvarende godkjenning fra vedkommende nasjonal myndighet, og
    - iii) kunnskap på følgende områder:
      1. sikkerhetssystemer og innpasseringskontroll,
      2. sikkerhet på bakken og under flyging,

3. gjennom søking før ombordstigning,
  4. sikkerhet i forbindelse med bagasje og frakt,
  5. sikkerhet for og gjennom søking av luftfartøyer,
  6. våpen og forbudte gjenstander,
  7. oversikt over terrorisme, og
  8. andre områder og tiltak knyttet til sikkerheten som anses som relevante for å øke bevisstgjøringen omkring sikkerhet.
- b) ledere og instruktører som deltar i og har ansvar for sikkerhetsopplæring for sikkerhetspersonale og bakkepersonale i lufthavnen, skal hvert år gjennomgå et videreopplæringskurs om sikkerhet og den siste utviklingen på området.

## 2. Opplæring av sikkerhetspersonale

Sikkerhetspersonalet skal opplæres i å utføre de oppgaver de vil bli pålagt; en slik opplæring skal blant annet omfatte følgende sikkerhetsemner:

1. utstyr og teknikker for gjennom søking,
2. arbeidsoperasjoner på gjennom søkingsstedet,
3. teknikker ved gjennom søking av håndbagasje og innsjekket bagasje,
4. sikkerhetssystemer og innpasseringskontroll,
5. gjennom søking før ombordstigning,
6. sikkerhet i forbindelse med bagasje og frakt,
7. sikkerhet for og gjennom søking av luftfartøyer,
8. våpen og gjenstander underlagt restriksjoner,
9. oversikt over terrorisme, og
10. andre områder og tiltak knyttet til sikkerhet som anses som relevante for å øke bevisstgjøringen omkring sikkerheten.

Opplæringen kan gis et større omfang ut fra behovene innen sikkerhet i luftfarten og den teknologiske utviklingen. Grunnopplæringen for personale som foretar gjennom søking skal ikke være kortere enn det som er anbefalt av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO).

## 3. Sertifisering av sikkerhetspersonale

Personale som foretar gjennom søking skal være godkjent eller sertifisert av vedkommende nasjonale myndigheter.

## 4. Sikkerhetspersonalets motivasjon

Det skal oppmuntres til hensiktsmessige tiltak for å sikre at sikkerhetspersonalet er svært motivert og dermed utfører sine oppgaver på en effektiv måte.

### 12.3. Annet personale

Det skal gjennomføres et sikkerhetsopplærings- og bevisstgjøringsprogram for flybesetninger og bakkepersonale i lufthavnen, i form av grunnopplæring og videreopplæring, for alt lufthavnpersonale og alt personale i luftfartsselskapene, både på bakken og i luften. Opplæringen skal bidra til økt bevisstgjøring om sikkerheten, og til å bedre eksisterende sikkerhetssystemer. Den skal inneholde følgende elementer:

1. sikkerhetssystemer og innpasseringskontroll,
2. sikkerhet på bakken og under flyging,

3. gjennom søking før ombordstigning,
4. sikkerhet i forbindelse med bagasje og frakt,
5. sikkerhet for og gjennom søking av luftfartøyer,
6. våpen og forbudte gjenstander,
7. oversikt over terrorisme, og
8. andre områder og tiltak knyttet til sikkerhet som anses som relevante for å øke bevisstgjøringen omkring sikkerheten.

Sikkerhetskurs for alt lufthavnpersonale og alt bakkepersonale i luftfartsselskapene med adgang til sikkerhetsbegrensede områder skal bestå av en teoretisk del med varighet på minst 3 timer og 1 time i felten.

### 13. RETNINGSLINJER FOR UTSTYR

Utstyr som benyttes til å ivareta sikkerhet i luftfarten skal godkjennes av vedkommende myndigheter i samsvar med retningslinjene i dette avsnitt.

#### 13.1. Metalldetektorutstyr

##### 1. Metalldetektorrammer

Metalldetektorrammer som benyttes til gjennom søking av passasjerer i lufthavnene, skal oppfylle følgende krav:

- a) Sikkerhet
  - i) utstyret skal kunne påvise små gjenstander av ulike metaller, med økt følsomhet for jernholdige metaller, under alle tenkelige forhold,
  - ii) utstyret skal kunne påvise metallgjenstander uavhengig av hvilken vei de ligger og hvor de er plassert innenfor rammen,
  - iii) utstyrets følsomhet skal være så lik som mulig innenfor hele rammen, og bør holde seg stabil og kontrolleres med jevne mellomrom.
- b) Driftskrav  
Utstyret skal ikke påvirkes driftsmessig av omgivelsene.
- c) Alarm  
Påvisning av metall skal angis automatisk, slik at ikke noe overlates til operatørens skjønn (system som angir gå/stopp).
- d) Betjening
  - i) Utstyret skal kunne justeres slik at det oppfyller alle spesifiserte krav til påvisning; lydalarmens styrke skal også kunne justeres.
  - ii) Kontrollpanel for justering av påvisningsnivået skal være slik utformet at uvedkommende ikke kan få adgang. Innstillingene skal angis tydelig.
- e) Kalibrering  
Kalibreringsprosedyrene skal ikke være tilgjengelige for uvedkommende.

##### 2. Håndholdte metalldetektorer

Håndholdte metalldetektorer som benyttes til gjennom søking av passasjerer skal oppfylle følgende krav:

- a) Utstyret skal kunne påvise små metallmengder uten å være i direkte kontakt med gjenstanden, under alle tenkelige forhold.
- b) Utstyret skal kunne påvise både jernholdige og ikke-jernholdige metaller.
- c) Detektorspolen skal være slik utformet at det påviste metallet lett kan lokaliseres.
- d) Utstyret skal være forsynt med akustisk og/eller visuell alarmindikator.

### 13.2. Standarder for og framgangsmåter for testing av røntgenutstyr

#### 1. *Anvendelse*

##### a) Utstyr

Disse krav og retningslinjer i forbindelse med sikkerhetsutstyr med røntgen skal gjelde for alt røntgenbasert utstyr som genererer et bilde som en operatør skal tolke. Dette omfatter både konvensjonelle røntgenstråler og EDS/EDDS brukt i skjermvisningsmodus.

##### b) Gjenstander

Tilsvarende gjelder disse krav og retningslinjer i forbindelse med sikkerhetsutstyr med røntgen for alle gjenstander som gjennomføres, uansett type eller størrelse. Enhver gjenstand som tas om bord i et luftfartøy skal, dersom den må gjennomføres, gjennomføres i henhold til standardene i dette vedlegg.

#### 2. *Krav til ytelse*

##### a) Sikkerhet

Røntgenutstyret skal ved hjelp av bildenes oppløsning, gjennomtrengning og nyansering gjøre det mulig å påvise forbudte gjenstander, slik at de ikke tas med om bord i luftfartøyet.

##### b) Tester

Ytelsen skal vurderes ved hjelp av hensiktsmessige framgangsmåter for testing.

##### c) Driftskrav

Røntgenutstyret skal vise et fullstendig bilde av alle gjenstander som kan passere tunnelen. Hjørner skal ikke skjæres av.

Forvringning av gjenstanden som vises, skal holdes på et minimum.

Maskinens transportbånd skal merkes, slik at det framgår hvor på båndet veskene skal plasseres for å oppnå en best mulig bildekvalitet.

Kontrastvirkning: røntgenutstyret skal kunne vise grupper av gråtoner (skanne et mindre område).

Bildet av hver del av gjenstanden som gjennomføres, skal vises på skjermen i minst fem sekunder. Operatøren skal dessuten kunne stanse båndet og, om nødvendig, kjøre det bakover når det er behov for ytterligere undersøkelse.

Skjermstørrelse: skjermen skal være så stor at den er behagelig å bruke for operatøren (vanligvis minst 14 tommer).

Skjermegenskaper: skjermen skal være flimmerfri og ha minst 800 linjer (vanligvis  $1024 \times 1024$  piksler, dvs. høyoppløsning).

Når det benyttes dobbelskjerm skal den ene være monokrom.

Røntgenutstyret skal gi en visuell markering av materialer det ikke kan trenge gjennom.

Røntgenutstyret skal vise organiske og uorganiske materialer hver for seg (stripping).

Systemet skal automatisk kjenne igjen farlige gjenstander for å lette operatørens undersøkelse.

#### 3. *Vedlikehold*

Det skal ikke foretas noen uautoriserte endringer, herunder vedlikehold eller reparasjoner. Det skal ikke foretas noen endringer i maskin- eller programvare uten at det blir fastslått at bildekvaliteten ikke forringes.

Båndmaterialets sammensetning skal ikke endres uten at det blir fastslått at dette ikke endrer bildekvaliteten.

Dersom det er adgang til vedlikehold og oppgradering via modem, skal denne adgangen kontrolleres og overvåkes.

*Tillegg***Retningslinjer for klassifisering av forbudte gjenstander**

Disse retningslinjer inneholder eksempler på ulike former for våpen og gjenstander som er underlagt restriksjoner, men alminnelig sunn fornuft må benyttes når det skal vurderes om det er grunn til å tro at en gjenstand kan benyttes som våpen.

- i) Skytevåpen: ethvert våpen som kan avfyre et prosjektil ved hjelp av kraften fra en eksplosjon eller komprimert luft eller gass, herunder start- og signalpistoler.
- ii) Kniver og skjæreverktøy: herunder sabler, sverd, kartongkuttere, jaktkniver, souvenirkniver, kampsportutstyr, profesjonelt verktøy og andre kniver med et blad som er 6 cm langt eller mer, og/eller kniver som etter lokal lovgivning er ulovlige.
- iii) Slagvåpen: totenschlägere, batonger, baseball-balltrær eller lignende.
- iv) Sprengstoffer/Ammunisjon/Brennbare væsker/Etsende væsker: ethvert sprengstoff eller brannfarlig stoff som alene eller sammen med andre gjenstander kan føre til eksplosjon eller brann. Dette omfatter sprengstoffer, fenghetter, fyrverkeri, bensin, andre brennbare væsker, ammunisjon osv, eller enhver kombinasjon av dette. Ethvert etsende eller giftig stoff, herunder gasser, uavhengig av om det oppbevares under trykk.
- v) Gjenstander som kan lamme eller bedøve: alle former for tåregass og lignende kjemikalier og gasser, som oppbevares i pistol, boks eller annen beholder, og andre bedøvende innretninger som elektrosjokkapparater.
- vi) Andre gjenstander: gjenstander som ishakker, stokker, barberkniver og lange sakser som, selv om de til vanlig ikke oppfattes som et dødelig eller farlig våpen, vil kunne benyttes som våpen, også leketøysvåpen eller narrevåpen eller -granater.
- vii) Gjenstander av enhver art som kan gi rimelig grunn til mistanke om at de kan brukes til å etterlikne et dødelig våpen; slike gjenstander skal blant annet omfatte gjenstander som ligner en eksplosiv innretning, eller andre gjenstander som kan oppfattes som et våpen eller en farlig gjenstand.
- viii) Kjemiske/biologiske gjenstander og stoffer som kan brukes i et angrep:

Mulighetene for kjemiske/biologiske angrep omfatter bruk av kjemiske eller biologiske agenser til å begå ulovlige handlinger. Slike kjemiske/biologiske stoffer som er underkastet restriksjoner, skal blant annet omfatte følgende: sennepsgass, v.x., klor, sarin, hydrogencyanid, miltbrannbakterier, botulinbakterier, koppevirus, tularemiabakterier og hemoragisk virusfeber (v.h.f.).

Gjenstander som viser tegn til å inneholde kjemiske eller biologiske stoffer, eller gir grunn til mistanke om dette, skal umiddelbart meldes til lufthavnmyndigheten, politiet, militære myndigheter eller annen vedkommende myndighet, og skal holdes isolert fra terminalområder som er åpne for allmennheten.

---

## FELLES ERKLÆRING FRA ORGANENE

I forbindelse med at det vedtas et nytt regelverk i Fellesskapet med felles regler om sikkerhet i sivil luftfart, bekrefter Europaparlamentet, Rådet og Kommisjonen på nytt at de er fast besluttet på å fortsette arbeidet med å bedre kvaliteten på systemene for sikkerhet i luftfarten i Fellesskapet.

De tre organene erkjenner at denne utviklingen reiser viktige spørsmål knyttet til finansieringen. Selv om en erkjenner at forholdene i dag er svært forskjellige i medlemsstatene og tar hensyn til den politiske holdning som EUs medlemsstater inntok på ministerkonferansen om sikkerhet i luftfarten i Montreal i februar 2002<sup>(1)</sup>, og merker seg Kommisjonens erklæring om at den ville «se positivt på at offentlige midler brukes som kompensasjon for ekstra sikkerhetstiltak»<sup>(2)</sup>, er i denne sammenheng behovet for å unngå betydelig intern og ekstern konkurransevridning av særlig interesse sett i et fellesskapsperspektiv.

De tre organene er enige om at dette spørsmålet må analyseres med det aller første, med sikte på å fastslå både hvilke ulikheter som er til stede i Fellesskapet med hensyn til finansiering av sikkerhet i luftfarten, og mulige løsninger.

De merker seg at Kommisjonen har til hensikt umiddelbart å foreta en undersøkelse (som særlig skal se nærmere på hvordan finansieringen er delt mellom offentlige myndigheter og luftfartsselskapene, uten at dette berører kompetansefordelingen mellom medlemsstatene og Det europeiske fellesskap) og framlegge resultatene og eventuelle forslag for Europaparlamentet og Rådet.

---

<sup>(1)</sup> Rådets offentlige dokumentregister, dokument 5700/02 og 6053/02, og dokument AVSEC-Conf/02-JP/17.

<sup>(2)</sup> Uttalelse fra Kommisjonen av 12. juni 2002 om Europaparlamentets endringer i Rådets felles holdning, COM (2002) 327 endelig, s. 5.