



Bruxelles, den 13.4.2023  
COM(2023) 186 final/2

Correction of heading and subheading numbering

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

**ÅRSRAPPORT 2021 OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR.  
300/2008 OM FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED (SECURITY) INDEN  
FOR CIVIL LUFTFART**

## **1. INDLEDNING**

I henhold til artikel 16 i forordning (EF) nr. 300/2008<sup>1</sup> skal Kommissionen hvert år forelægge Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne en rapport om gennemførelsen af denne forordning og om dens bidrag til forbedringer i luftfartssikkerheden.

I 2021 fortsatte Kommissionen med at styrke luftfartssikkerhedsreglerne med særligt fokus på at håndtere *covid-19-pandemiens indvirkning på gennemførelsen af eksisterende og nye regler for luftfartssikkerhed*. Hvad angår luftfartssikkerhed har Kommissionen under pandemien haft fokus på to mål: for det første at sørge for, at sikkerheden ikke bringes i fare, da en sikkerhedshændelse oven i den sundhedsmæssige og økonomiske krise ville være ualmindelig ødelæggende, og for det andet at skabe et solidt grundlag for en gradvis genoptagelse af driften og at genoprette offentlighedens tillid til transport og samtidig sørge for, at sikkerheden forbliver på det højeste mulige niveau.

## **2. EN BEDRE, MERE INNOVATIV OG MODSTANDSDYGTIG LUFTFARTSSIKKERHEDSPOLITIK I EU**

Kommissionen gik i 2020 i gang med at gøre status og indledte en strategisk drøftelse om de eventuelle næste skridt i forbindelse med EU's luftfartssikkerhedssystem med det formål at overveje en strategisk vision for luftfartssikkerheden i fremtiden. Selv om arbejdet blev forsinket af prioriteter vedrørende covid-19-pandemien, blev det genoptaget i 2021. Dette omfatter input fra forskellige arbejdsstrømme på områderne risikobaseret sikkerhed, sikkerhedskultur og holistisk tilgang, innovation og luftfartssikkerhedsnormer. Det er Kommissionens hensigt at afslutte dette arbejde i starten af 2023 med forslag til en vej frem med hensyn til potentielle konkrete tiltag og afgørelser.

## **3. INSPEKTIONER OG ANDRE AKTIVITETER I FORBINDELSE MED OVERVÅGNING AF EFTERLEVELSEN**

### **3.1 Generelt**

Forordning (EF) nr. 300/2008 har til formål at forebygge ulovlige handlinger mod civile luftfartøjer for at beskytte personer og varer. Selv om medlemsstaterne i henhold til denne forordning regelmæssigt skal overvåge, at alle lufthavne, luftfartsselskaber og andre enheder gennemfører de fælles grundlæggende normer for

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

luftfartssikkerhed, og sikre hurtig opdagelse og korrektion af fejl, har lovgiveren pålagt Kommissionen at overvåge EU/EØS<sup>2</sup>-medlemsstaternes faktiske gennemførelse af dette lovkrav.

I henhold til artikel 15 i forordning (EF) nr. 300/2008 er Kommissionen forpligtet til at foretage inspektioner og om nødvendigt fremsætte henstillinger for at øge luftfartssikkerheden. For at opfylde dette overvågningsmål omfatter Kommissionens tilsynssystem medlemsstaternes aktiviteter i forbindelse med udarbejdelse, vedligeholdelse og anvendelse af et effektivt nationalt sikkerhedsprogram for civil luftfart og et effektivt nationalt kvalitetskontrolprogram for civil luftfart.

Med henblik herpå indførte Kommissionen et system til overvågning af efterlevelsen i to lag, dvs. sine egne inspektioner suppleret med vurderingen af medlemsstaternes årsrapporter om de nationale overvågningsaktiviteter.

Siden 2010 har den efterlevelseshgrad, der blev konstateret under Kommissionens inspektioner, fortsat ligget stabilt på ca. 80 %. Dette relativt stabile tal betyder imidlertid ikke, at medlemsstaterne ikke har øget deres indsats, da kravene inden for luftfartssikkerhed også er blevet strengere i årenes løb, navnlig på områder som screening af luftfragt, væsker, aerosoler og geléer eller anvendelsen af udstyr til sporing af eksplosive stoffer.

### **3.2 Hyppigheden og omfanget af inspektionerne**

Kommissionen udfører inspektioner af medlemsstaternes luftfartssikkerhedsmyndigheder (de "kompetente myndigheder") samt inspektioner af lufthavne, operatører og enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer.

Antallet, hyppigheden og omfanget af disse inspektioner er fastlagt i GD MOVE's strategi for overvågning af gennemførelsen af EU's luftfartssikkerhedsnormer. Heri tages hensyn til luftfartsaktiviteten i hver medlemsstat, et repræsentativt udsnit af typen af lufthavnsdrift, standarden for gennemførelse af luftfartssikkerhedsbestemmelserne, resultaterne af Kommissionens tidligere inspektioner, vurderinger af de nationale årlige kvalitetskontrolrapporter, sikkerhedshændelser (ulovlige handlinger), trusselsniveauerne og andre faktorer og vurderinger.

For at give Kommissionen tilstrækkelige garantier for, at medlemsstaterne efterlever reglerne, anvendes der en flerårig overvågningsmetode. Derfor fremskaffes der hvert andet år dokumentation for anvendelsen af forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser i hver medlemsstat, enten ved hjælp af en inspektion af den kompetente myndighed eller en inspektion af mindst én af dens lufthavne.

---

<sup>2</sup> Lande i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde samt Schweiz. EFTA-Tilsynsmyndigheden er ansvarlig for overvågningen af Norge og Island.

Desuden fremskaffes der hvert femte år dokumentation for anvendelsen af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed ved at udvælge mindst 15 % af alle EU-lufthavne, der er omfattet af forordning (EF) nr. 300/2008, herunder den største lufthavn målt i passagertal i hver medlemsstat. De inspektioner, som Kommissionen udfører i udvalgte lufthavne, er en stærk indikator for det samlede efterlevelsensniveau i de enkelte medlemsstater.

### **3.3 Procedurer og metoder for inspektioner**

Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010<sup>3</sup> fastsætter procedurer for gennemførelse af Kommissionens inspektioner på luftfartssikkerhedsområdet. Den indeholder bl.a. bestemmelser om, hvilke kvalifikationer og beføjelser Kommissionens inspektører skal have.

Den metode, der anvendes til at gennemføre inspektionerne, er blevet udviklet i tæt samarbejde med medlemsstaternes luftfartssikkerhedsmyndigheder og er baseret på verifikation af den faktiske gennemførelse af sikkerhedsforanstaltninger.

### **3.4 Inspektioner, som Kommissionen udfører**

I 2021 fortsatte Kommissionen med at foretage inspektioner trods de restriktioner for den frie bevægelighed, der blev indført som følge af covid-19-pandemien. I denne periode blev der anvendt nye tilgange såsom dokumentbaserede fjerninspektioner af relevante myndigheder. Fysiske inspektioner på stedet i lufthavnene blev genoptaget i oktober 2021.

Kommissionen havde en gruppe på syv fuldtidsansatte luftfartssikkerhedsinspektører til at udføre sit inspektionsarbejde med støtte fra en pulje på ca. 80 nationale auditorer, som medlemsstaterne har udnævnt, og som har kvalificeret sig til at deltage i Kommissionens inspektioner gennem uddannelse, som Kommissionen sørger for.

Det store antal nationale auditorer, der deltager i Kommissionens inspektioner, sikrer desuden et peerreview-system og gør det muligt at udbrede metoder og bedste praksis i medlemsstaterne og associerede lande<sup>4</sup>.

#### *3.4.1 Inspektion af de kompetente nationale myndigheder*

Inspektionerne af de kompetente myndigheder har til formål at kontrollere, om medlemsstaterne har de nødvendige redskaber — herunder et nationalt kvalitetskontrolprogram, beføjelser og tilstrækkelige ressourcer — til at kunne gennemføre EU-lovgivningen om luftfartssikkerhed på forsvarlig vis.

---

<sup>3</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010 af 26. januar 2010 om fastlæggelse af procedurer for gennemførelse af Kommissionens inspektioner på luftfartssikkerhedsområdet (EUT L 23 af 27.1.2010, s. 1).

<sup>4</sup> Se en oversigt over alle Kommissionens og EFTA-Tilsynsmyndighedens aktiviteter vedrørende overvågning af efterlevelsen i 2021 i bilag 1.

Kommissionen fortsatte sin sjette runde af inspektioner af de kompetente myndigheder i 2021 med otte inspektioner. Resultaterne viste, at der er behov for, at medlemsstaterne gør en yderligere indsats, navnlig på følgende områder: sikkerhedsprogrammer for lufthavne, operatører og enheder, der stadig ikke er fuldt ud i overensstemmelse med bestemmelserne, den metode, der kræves til inspektioner, og de elementer, der skal indgå i rapporteringen om overvågning af efterlevelsen, minimumshyppigheden for sikkerhedsrevisioner og inspektioner og, hvor det er påkrævet eller relevant, passende risikovurderinger for at definere sikkerhedsforanstaltninger eller visse undtagelser. Desuden overvågede nogle medlemsstater ikke nationale og/eller udenlandske luftfartsselskaber og visse enheder med sikkerhedsansvar med den forventede regelmæssighed.

Ikke desto mindre tilpassede de fleste af de medlemsstater, der blev inspiceret i 2021, de nationale luftfartssikkerhedsprogrammer til EU-retten, gav deres relevante myndigheder de nødvendige håndhævelsesbeføjelser til at overvåge og håndhæve alle kravene i forordningen og dens gennemførelsesretsakter, sikrede, at der var et tilstrækkeligt antal auditorer til rådighed til at udføre overvågning af efterlevelsen, og gennemførte de fleste af kravene vedrørende sikkerhedsuddannelse.

#### *3.4.2 Indledende inspektioner i lufthavne*

Inspektionerne af lufthavne har til formål at kontrollere, om den kompetente myndighed i tilstrækkelig grad overvåger den faktiske gennemførelse af luftfartssikkerhedsforanstaltninger og er i stand til hurtigt at opdage og afhjælpe potentielle mangler. I begge tilfælde skal eventuelle mangler, som Kommissionens inspektører har konstateret, afhjælpes inden for en fastsat frist. Inspektionsrapporterne udveksles blandt alle medlemsstaterne.

Nu, hvor forordning (EF) nr. 300/2008 er blevet gennemført i 12 år, afspejler inspektionsresultaterne indsatsen fra de kompetente myndigheders og branchens side. De fleste sikkerhedskrav blev gennemført korrekt. De tre indledende inspektioner af lufthavne, der blev gennemført i 2021, viste imidlertid, at lufthavnsoperatørerne havde vanskeligheder med gennemførelsen af visse foranstaltninger som f.eks. adgangskontrol og screening af håndbagage.

#### *3.4.3 Opfølgende inspektioner*

I overensstemmelse med artikel 13 i forordning (EU) nr. 72/2010 udfører Kommissionen rutinemæssigt et begrænset antal opfølgende inspektioner. Sådanne inspektioner planlægges, når der er konstateret flere alvorlige mangler under den indledende inspektion, men også ved stikprøver for at kontrollere, at de relevante myndigheder har de nødvendige beføjelser til at kræve afhjælpning af mangler inden for fastsatte tidsfrister. Da inspektioner på stedet var sat i bero frem til efteråret 2021, blev der kun gennemført én opfølgende inspektion dette år.

### 3.5 Vurderinger af medlemsstaternes årlige rapporter om kvalitetskontrol

I henhold til punkt 18 i bilaget til forordning (EF) nr. 300/2008 skal medlemsstaterne hvert år forelægge Kommissionen en rapport om de foranstaltninger, de har truffet for at opfylde deres forpligtelser i henhold til denne forordning, og om luftfartssikkerhedssituationen i lufthavne på deres område.

Ud over sine egne regelmæssige inspektioner giver vurderingen af disse rapporter Kommissionen et redskab til nøje at følge gennemførelsen af solide nationale kvalitetskontrolforanstaltninger. Dette gør det muligt hurtigt at opdage og rette op på mangler i hver enkelt medlemsstat.

Vurderingen omfatter en analyse af den regelmæssige overvågning af lufthavne, luftfartsselskaber og andre enheder med ansvar for luftfartssikkerhed samt den tid, som auditorerne tilbringer på området, omfanget og hyppigheden af en passende blanding af overvågningsaktiviteter, nationale efterlevelseshiveauer, opfølgingsaktiviteter og brug af håndhævelsesbeføjelser.

Covid-19-pandemien påvirkede i væsentlig grad medlemsstaternes evne til at udføre deres almindelige kvalitetskontrolaktiviteter på stedet i lufthavne og på andre operatørers lokaliteter i 2021.

Kommissionens vurdering af de årlige rapporter for 2021 fokuserede derfor på de almindelige kvalitetskontrolværktøjer, som medlemsstaterne kunne anvende, kombineret med en evaluering og afvejning af alternative og yderligere aktiviteter i forbindelse med overvågning af efterlevelsen<sup>5</sup>, der blev gennemført i perioden med den strengeste nedlukning. Kommissionen bemærkede, at selv om nogle medlemsstater kunne opfylde deres kvalitetskontrolforpligtelser fuldt ud ved hjælp af den almindelige metode og de almindelige værktøjer, gjorde de fleste i vid udstrækning brug af alternative og yderligere aktiviteter. Dette bidrog til at opnå tilfredsstillende resultater.

Det blev i forbindelse med vurderingen af årsrapporterne anerkendt, at alle medlemsstaterne har gjort en enestående indsats for at opretholde en løbende overvågning af deres luftfartssikkerhedsordninger ved hjælp af en kombination af skrivebordsvurderinger og, hvor det var muligt, målrettede aktiviteter på stedet. Der blev ikke konstateret mangler eller svagheder i opfølgningen.

Kommissionen sendte en formel omfattende evaluering til medlemsstaterne og fremhævede, hvor det var nødvendigt, forslag til, hvordan den nationale indsats kan forbedres eller skræddersys bedre.

---

<sup>5</sup> Omfatter bl.a. vurdering og revision af de nationale sikkerhedsprogrammer, sikkerhedsprogrammer for luftfartsselskaber, lufthavnsoperatører og andre enheder, onlineuddannelses- og certificeringsaktiviteter, gennemgang af nationale risikovurderinger, skrivebordsinspektioner, analyse af tendenser osv.

### **3.6 Vurdering af lufthavne i tredjelande**

Under normale omstændigheder foretages vurderinger i forbindelse med "one-stop-security"-ordninger mellem EU og tredjelande for at bekræfte, at gennemførelsen af visse sikkerhedsforanstaltninger fortsat er af en standard, der svarer til gennemførelsen af EU's luftfartssikkerhedslovgivning. Dette var ikke muligt i 2021 på grund af pandemien.

### **3.7 Artikel 15-sager og retsforfølgning**

Er der mangler i gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger, der konstateres i en lufthavn, så alvorlige, at de i væsentlig grad påvirker den generelle sikkerhed inden for civil luftfart i Unionen, tager Kommissionen artikel 15 i forordning (EU) nr. 72/2010 i anvendelse. Dette indebærer, at alle andre kompetente myndigheder gøres opmærksomme på situationen, og at det bør overvejes at træffe kompenserende foranstaltninger med hensyn til flyvninger fra den pågældende lufthavn. Der blev ikke indledt sådanne sager i 2021.

Kommissionen har også mulighed for at indlede traktatbrudsprocedure, navnlig i tilfælde, hvor der i lang tid ikke rettes op på manglerne, eller hvis manglerne gentages. I 2021 blev der ikke indledt sådanne procedurer.

## **4. LOVRAMME OG SUPPLERENDE VÆRKTØJER**

### **4.1 Lovramme**

Civil luftfart er fortsat et attraktivt mål for fjendtlige aktører, og bekæmpelsen af denne trussel kræver, at der gennemføres forholdsmæssigt afpassede risikobaserede beskyttelsesforanstaltninger. Kommissionen og medlemsstaterne tilpasser derfor løbende de afbødende foranstaltninger for at opnå det højest mulige sikkerhedsniveau og samtidig mindske de negative virkninger for driften.

Gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 blev ændret i februar 2021 ved gennemførelsesforordning (EU) 2021/255<sup>6</sup>. Sidstnævnte indeholder bestemmelser om udvidelse af anvendelsen af alternative og fremskyndede procedurer for EU-validering af luftfartssikkerheden hos operatører i forsyningskæden for varer til Unionen, der er berørt af covid-19-pandemien, indfører regler om forudgående fragtinformation før lastning (PLACI) og sikrer fleksibilitet med hensyn til processen med at installere EDS-udstyr (Explosive Detection Systems) til sporing af eksplosive stoffer, standard 3.

---

<sup>6</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/255 af 18. februar 2021 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (EUT L 58 af 19.2.2021, s. 23).

## **4.2 Unionens database til sikring af forsyningskæden**

Kommissionen lancerede en ny, forbedret version af Unionens database til sikring af forsyningskæden<sup>7</sup> i november 2021. Den er det eneste juridiske værktøj til konsultation ved modtagelse af forsendelser fra en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent eller fra en kendt befragter. Samme database indeholder også en liste over godkendt civilt luftfartssikkerhedsudstyr med mærkningen "EU-stempel".

Ved udgangen af 2021 indeholdt databasen 20 000 registreringer af sikkerhedsgodkendte fragtagenter, kendte befragtere, uafhængige validatorer, ACC3-luftfartsselskaber, sikkerhedsgodkendte leverandører, sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere fra tredjelande, sikkerhedsudstyr og lufthavne. Dens fastsatte tilgængelighedsgrad på 99,7 % blev til stadighed opfyldt i 2021.

## **4.3 Forudgående fragtinformation før lastning (Pre-Loading Advance Cargo Information) (PLACI)**

Den først fase af det nye indførselskontrolsystem (ICS2) baseret på kravene til forudgående fragtinformation før lastning med hensyn til postforsendelser og ekspresforsendelser til sikkerhedsrisikoanalyse af luftfragt og luftpost blev i iværksat den 15. marts 2021.

I henhold til PLACI-kravene skal oplysninger vedrørende hver forsendelse, der transporteres med fly til EU fra områder i tredjelande, indsendes elektronisk til EU's toldmyndigheder af de erhvervsdrivende, der er ansvarlige for at indføre forsendelser i EU's toldområde, og analyseres af det første indgangstoldsted i EU med henblik på at opretholde sikkerheden inden for civil luftfart.

Resultatet af PLACI-risikoanalysen kan kræve, at der gennemføres specifikke afbødende luftfartssikkerhedsforanstaltninger. Disse skal anvendes af økonomiske operatører, der er involveret i forsyningskæden for varer, der sendes fra tredjelande til EU, inden forsendelsen lastes om bord på et fly, der har EU som bestemmelsessted. Kommissionen afholdt i januar 2021 endnu en fælles workshop med luftfartssikkerhedsmyndighederne og de nationale toldmyndigheder for at fremme en gnidningsløs gennemførelse af EU's ordning med forudgående fragtinformation før lastning (PLACI).

## **5. FORSØG, MØDER OG NYE INITIATIVER**

### **5.1 Forsøg**

Der er tale om et "forsøg" som omhandlet i EU-lovgivningen om luftfartssikkerhed, når en medlemsstat aftaler med Kommissionen, at den i en begrænset periode vil

---

<sup>7</sup> <https://ksda.ec.europa.eu/>.



erstatte en af de anerkendte sikkerhedskontroller med et særligt middel eller en særlig metode, der ikke er anerkendt i henhold til lovgivningen, på betingelse af, at dette forsøg ikke påvirker det samlede sikkerhedsniveau negativt. Der blev ikke gennemført eller iværksat nogen forsøg i løbet af 2021.

## 5.2 Møder

I oktober 2021 afholdt Kommissionen endnu et virtuelt møde i arbejdsgruppen vedrørende cybersikkerhed inden for luftfart, hvori deltog medlemsstaternes myndigheder med ansvar for luftfartssikkerhed og gennemførelsen af NIS-direktivet<sup>8</sup> samt interessenterne. Kommissionen mener, at gennemførelsen og den yderligere forbedring af de komplekse lovgivningsmæssige rammer for cybersikkerhed inden for luftfart i høj grad kan fremmes ved hjælp af udveksling af erfaringer og bedste praksis i en sådan arbejdsgruppe. Der er også en stor interesse i at sikre, at der tages hensyn til de særlige forhold i luftfartssektoren, og i at se, hvordan sektorspecifikke og horisontale bestræbelser kan supplere hinanden, samtidig med at dobbeltarbejde og unødige byrder for administrationerne og industrien undgås.

Med henblik på at give medlemsstaterne feedback fra inspektionerne, fremme gennemsigtighed og harmonisere metoder til overvågning af efterlevelsen afholdt Kommissionen et virtuelt årsmøde for og uddannelse af de nationale AVSEC-inspektører i december 2021.

I maj 2021 afholdt Kommissionen i fællesskab med Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) en virtuel workshop om effekten af kunstig intelligens på luftfartssikkerhedsudstyr. Formålet med denne workshop var at bidrage til en fælles forståelse ved at samle internationale AI-eksperter, fagfolk og slutbrugere og forberede det fremtidige arbejde, navnlig inden for området for automatiseret opsporing af forbudte genstande.

## 5.3 Nye initiativer

Der blev gjort fremskridt med hensyn til udviklingen af nye teknologier inden for luftfartssikkerhed. Der blev navnlig gjort en indsats for at udarbejde sporingsstandarder for sikkerhedsudstyr til håndtering af nye trusler, især kemiske stoffer. Med henblik herpå er der etableret et fremragende samarbejde med USA og andre internationale partnere. Covid-19-pandemien har imidlertid påvirket dette samarbejde, eftersom det ikke har været muligt at afholde fysiske møder, da denne aktivitet kræver udveksling af klassificerede oplysninger i et sikkert miljø.

---

<sup>8</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1148 af 6. juli 2016 om foranstaltninger, der skal sikre et højt fælles sikkerhedsniveau for net- og informationssystemer i hele Unionen (EUT L 194 af 19.7.2016, s. 1).

## 6. TRUSSELSBEGIVENHEDER OG FREMTIDSUDSIGTER

### 6.1 Generelt

International jihadterrorisme er fortsat en stor trussel mod EU, der kræver omhyggelig overvågning<sup>9</sup>. På trods af globale bestræbelser på at begrænse kilderne til finansiering af terrorisme har terrororganisationer stadig adgang til store kontantreserver<sup>10</sup> til finansiering af deres aktiviteter og propaganda. Det er fortsat et højt profileret mål for dem at begå angreb mod luftfarten, og de har mulighed for at udvikle nye metoder til at skjule eksplosive anordninger. Det forventes, at truslerne og udfordringerne i forbindelse med luftfartssikkerhed vil fortsætte med at udvikle sig, og det samme gælder for angrebene fremgangsmåde. Andre trusler såsom kemiske, biologiske, radiologiske og nukleare (CBRN) vurderes løbende af Kommissionen og medlemsstaterne. Der er fortsat særlig fokus på insidertruslen og hjemmedyrket terrorisme. Samtidig er andre trusler og angrebsmidler kommet i fokus. Konfliktramte områder vil fortsat skabe et miljø, der giver terrorister mulighed for at erhverve mere avanceret militært udstyr og udnytte mindre strenge luftfartssikkerhedsforanstaltninger.

Kommissionen har sammen med de relevante agenturer ført en løbende dialog med medlemsstaterne og andre interessenter om nye sikkerhedstrusler og foretaget en regelmæssig overvågning heraf, herunder hybride trusler, for at opbygge viden og kapacitet til at reagere på disse trusler og styre risikoen effektivt.

### 6.2 Cybersikkerhed

I forbindelse med luftfartens stigende afhængighed af informationsteknologi og digitale driftsklare systemer er cybersikkerhed blevet endnu mere afgørende. Cyberangreb rettet mod transportsektoren kan potentielt få katastrofale konsekvenser og føre til betydelig økonomisk uro. Dette er særlig bekymrende i betragtning af, at forskellige cyberhændelser i løbet af 2021 viste, hvor sårbar denne sektor er<sup>11</sup>. Kommissionen bekræftede i forbindelse med sine bestræbelser på at gøre transportsektoren og den dertil knyttede infrastruktur mere modstandsdygtig, at EU vil ajourføre og forbedre den eksisterende sikkerhedsramme, herunder midlerne til håndtering af cybertrusler, og at disse skal indgå i den overordnede ramme for reglerne på dette område<sup>12</sup>. Cyberområdet peger på en række specifikke udfordringer, herunder viften af aktører og motivationer (ud over terrorgrupper). Kommissionen har

---

<sup>9</sup> Se f.eks.: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12315-2021-INIT/da/pdf>.

<sup>10</sup> <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy0532>.

<sup>11</sup> De observerede cyberhændelser var imidlertid for det meste ransomware-angreb, som ikke havde nogen konsekvenser for sikkerheden.

<sup>12</sup> Punkt 102 i Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final af 9. december 2020).

også vedtaget foranstaltninger på dette område<sup>13</sup> i lyset af de mere ondsindede hensigter og øget kapacitet i fjendtlige miljøer. Luftfartssituationen understreger behovet for at sikre størst mulig sammenhæng mellem horisontale og sektorspecifikke regler. Set ud fra Kommissionens synsvinkel er det bydende nødvendigt at undgå dobbeltarbejde og begrænse byrden for operatører og myndigheder.

### 6.3 Droner

Ulovlig brug af ubemandede luftfartøjssystemer, bedre kendt som droner, kan forårsage afbrydelse af lufthavnsoperationer og bringe luftfartøjer og deres passagerer i fare<sup>14</sup>. I marts 2021 udsendte EASA — med støtte fra Kommissionen — retningslinjer for at hjælpe luftfartsoperatører og nationale myndigheder med at håndtere dronehændelser i og omkring lufthavne. Den 22. april 2021 vedtog Kommissionen en retlig ramme for det europæiske trafikstyringskoncept for ubemandede flyvninger (U-Space)<sup>15</sup>, som vil gøre det lettere for myndighederne at skelne mellem samarbejdende og ikkesamarbejdende droner. Kommissionen støtter også innovative projekter såsom Skyfall<sup>16</sup> og Courageous vedrørende afprøvning af systemer til bekæmpelse af ubemandede luftfartøjssystemer (UAS'er). Øget systemrobusthed og kontradronekapacitet udgør også en integreret del af Dronestrategien 2.0<sup>17</sup>, som Kommissionen vedtog i november 2022.

### 6.4 Konflikttrante områder

Der er inden for rammerne af varslingsystemet for risikovurdering af konflikttrante områder regelmæssigt foretaget fælles risikovurderinger (med visse praktiske begrænsninger som følge af covid-19-pandemien) under ledelse af EU's integrerede gruppe for risikovurdering af luftfartssikkerheden. Formålet med denne øvelse er rettidigt at udveksle oplysninger om vurderingen af risici, der opstår i konfliktområder som støtte til risikobegrænsning. I hastetilfælde afholdes ekstraordinære møder<sup>18</sup>.

I 2021 iværksatte Kommissionen sammen med medlemsstaternes repræsentanter i gruppen og EASA en gennemgang af, hvordan risikovurderingsprocessen i

---

<sup>13</sup> F.eks. trådte cybersikkerhedskravene i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1583 af 25. september 2019 i kraft den 31. december 2021, og deres gennemførelse er betinget af Kommissionens inspektionsprogram.

<sup>14</sup> Ifølge data fra EASA er antallet af rapporterede dronehændelser steget støt siden 2014. Denne udvikling standsede i 2020 (ifølge de seneste tilgængelige tal), antagelig som følge af covid-19-restriktionerne.

<sup>15</sup> [https://transport.ec.europa.eu/news/drones-commission-adopts-new-rules-and-conditions-safe-secure-and-green-drone-operations-2021-04-22\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news/drones-commission-adopts-new-rules-and-conditions-safe-secure-and-green-drone-operations-2021-04-22_en).

<sup>16</sup> <https://www.projectsfall.org/>.

<sup>17</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det europæiske økonomiske og sociale udvalg og regionsudvalget "En dronestrategi 2.0 for et intelligent og bæredygtigt økosystem for ubemandede luftfartøjer i Europa" (COM(2022) 652 final af 29. november 2022).

<sup>18</sup> F.eks. i august 2021 for Afghanistan.

konfliktområder yderligere kan strømlines. Den mundede ud i bedre definerede regler for udstedelse af informationstidender om konfliktområder (CZIB'er) og EASA's informationsnoter, fremme af formidlingen af disse og særordninger for hastetilfælde.

Den integrerede proces for risikovurdering af luftfartssikkerheden omfatter også risikovurderingskapacitet og understøtter beslutningsprocessen (risikobegrænsning) inden for luftfragtsikkerhed og luftfartssikkerhedsstandarder.

## **7. INTERNATIONAL DIALOG**

### **7.1 Generelt**

Kommissionen fortsatte med at bidrage til at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan. Det gjorde den ved at føre dialog med internationale organer, såsom Organisationen for International Luftfart (ICAO), og vigtige handelspartnere og arbejde tæt sammen med medlemsstaterne om at sikre koordinerede EU-holdninger. Der blev også ført bilaterale dialoger med visse tredjelande såsom USA, Canada, Australien, Singapore og Det Forenede Kongerige.

### **7.2 Internationale organer**

EU deltog aktivt som observatør i det årlige møde i ICAO's luftfartssikkerhedspanel (AVSECP/32), der blev afholdt virtuelt fra den 31. maj til den 4. juni 2021. Det vigtigste resultat var enighed om forslag til ændring 18 til bilag 17 (Sikkerhed) til Chicagokonventionen.

### **7.3 Tredjelande**

Med USA tager samarbejdsgruppen mellem EU og USA om transportsikkerhed (TSCG) sigte på at fremme samarbejdet på flere områder af fælles interesse. Den sikrer, at "one stop security"-ordningerne fortsat fungerer, og at de respektive ordninger for luftfragt og luftpost i EU og USA anerkendes gensidigt. Disse initiativer sparer luftfartsselskaberne tid, omkostninger og operationel kompleksitet. Grundet de restriktioner, der blev indført som følge af covid-19-pandemien, blev der ikke afholdt noget formelt møde i TSCG i 2021. Der var imidlertid løbende kontakter mellem EU og TSA (Transportation Security Administration) i løbet af året ved hjælp af virtuelle midler.

I overensstemmelse med EU-retten har Kommissionen indgået aftaler om anerkendelse af sikkerhedsnormer, der anvendes i visse tredjelande eller lufthavne i tredjelande, som værende ækvivalente med EU's normer<sup>19</sup>. Der blev ikke indgået nogle nye "one-stop-security"-ordninger i 2021. For Israels vedkommende er alle

---

<sup>19</sup> EU har en "one-stop-security"-ordning med bl.a. USA, Canada, Singapore, Montenegro, Serbien, Det Forenede Kongerige og Israel (kun for indtjekket bagage).

anlægsarbejder på Tel Aviv Ben Gurion Airport, herunder investering i nødvendig screeningteknologi til OSS, blevet udsat på grund af de negative økonomiske virkninger af covid-19-pandemien. Der pågår tekniske drøftelser mellem Kommissionen og Japan vedrørende "one-stop-security".

Fra 1. januar 2021 indgik Det Forenede Kongerige ikke længere i EU. "One-stop-security"-ordningen med Det Forenede Kongerige opretholdes<sup>20</sup> dog til fordel for lufthavne, luftfartsselskaber og passagerer i EU.

Med hensyn til kapacitetsopbygning fortsatte de aktiviteter, som gennemføres af ECAC, inden for rammerne af projektet vedrørende civil luftfartssikkerhed i Afrika og på Den Arabiske Halvø ("Civil Aviation Security in Africa, Asia and the Middle East" — CASE II) i 2021<sup>21</sup>. Imidlertid blev leveringen af projektaktiviteter alvorligt hæmmet af covid-19-pandemien, som begrænsede output primært til onlineaktiviteter, herunder regionale workshops og nogle mellemstatslige uddannelsesaktiviteter. Det overordnede mål med CASE II er at imødegå terrortruslen mod den civile luftfart ved at indgå partnerskaber med stater i de tre regioner for at styrke deres sikkerhedsordninger<sup>22</sup>.

## 8. KONKLUSIONER

I 2021 havde covid-19-pandemien fortsat en gennemgribende indvirkning på alle Kommissionens og medlemsstaternes normale aktiviteter. Normale inspektioner på stedet kunne først genoptages i oktober 2021. Før da blev der fra marts 2020 kun gennemført dokumentbaserede vurderinger af de kompetente myndigheder. Det internationale samarbejde vedrørende luftfartssikkerheden var af samme grund også påvirket.

Kommissionen bemærker imidlertid med tilfredshed, at det stod klart, at det var vigtigt at opretholde effektive sikkerhedsforanstaltninger under hele covid-19-pandemien, også som en central faktor, der ligger til grund for genopretningen af sektoren. Desuden blev det bemærket på baggrund af drastiske ændringer i efterspørgslen efter flyrejser og beskæftigelsesforhold.

Med hensyn til fremtiden overvejer Kommissionen løbende, hvordan den nuværende ramme for luftfartssikkerhed kan forbedres yderligere. Med henblik herpå overvejes

---

<sup>20</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/413 af 14. marts 2019 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 for så vidt angår tredjelande, som følger sikkerhedsnormer, der er anerkendt som værende ækvivalente med de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed (EUT L 73 af 15.3.2019, s. 98).

<sup>21</sup> Projektet finansieres fuldt ud af EU med et budget på 8 mio. EUR over fire år.

<sup>22</sup> Partnerlande udvælges ud fra objektive kriterier, såsom et givet lands tilsagn/evne til fuldt ud at drage fordel af de kapacitetsopbygningsaktiviteter, der leveres af projektet, eller fraværet af mulig overlappning med andre initiativer til kapacitetsopbygning, enten bilaterale eller multilaterale.

måder, hvorpå dens effektivitet, bæredygtighed og fleksibilitet kan øges uden at gå på kompromis med det høje sikkerhedsniveau, der hidtil er opnået.