



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 8.10.2009
KOM(2009) 518 endelig

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET, DET
EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET**

**FJERDE RAPPORT OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR.
2320/2002 OM FASTSÆTTELSE AF FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED
INDEN FOR CIVIL LUFTFART**

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

FJERDE RAPPORT OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR. 2320/2002 OM FASTSÆTTELSE AF FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART¹

Denne rapport omfatter perioden 1. januar – 31. december 2008

1. INDLEDNING

2008 udgjorde en væsentlig etape i opbygningen af en effektiv luftfartssikkerhedsordning i Det Europæiske Fællesskab. Det var et år, hvor erfaringer blev indhøstet, og en lejlighed til at foretage en grundlæggende nyvurdering ud fra 5 års erfaringer med at gennemføre og inspicere den ordning, som blev vedtaget efter terrorhandlingerne den 11. september. Det var også et år, hvor det internationale samarbejde og den teknologiske udvikling blev styrket.

Nyvurderingen afdækkede mange positive aspekter. Lovgivningens hovedkrav fremstår klart og er overordnet set korrekt gennemført i europæiske lufthavne. Overholdelsesniveauerne ændrede sig – omend langsomt – i positiv retning, og flere medlemsstater havde afsat yderligere ressourcer til kontrol med overholdelsen. Dog stod det også klart, at nogle bestemmelser måtte tilpasses med henblik på at nå frem til en fælles fortolkning, imødegå tilbagevendende mangler eller tage udviklingen på andre områder i betragtning. Der var også behov for en finpudsning af selve inspektionsordningerne.

Fællesskabets reaktion på nye og pludseligt opståede trusler blev ligeledes ændret efter den betydelige forstyrrelse, som fulgte af varslingen i 2006 for så vidt angår flydende eksplosive stoffer. Som følge heraf styrkedes indsatsen for at samarbejde med fabrikanter og internationale partnere om udviklingen af sikkerhedsrelaterede screeningprocedurer. Dette satte skub i bestræbelserne på at nå frem til en aftale med tredjelande om gensidig anerkendelse. EU viste i hele processen vilje og evne til at yde et nyttigt bidrag med hensyn til at lette passagerbevægelser og finde globale løsninger.

Endelig var en anerkendelse af behovet for større gennemskuelighed af stor betydning for hele processen. Begrænsningerne for adgangen til en stor del af gennemførelseslovgivningen blev efterhånden anset for at være uforholdsmæssig, og enkeltpersoner i befolkningen kunne ikke indhente de fakta, som er nødvendige for at træffe kvalificerede beslutninger. For at råde bod på dette blev de oprindelige bestemmelser øjeblikkeligt omstruktureret, og man forpligtede sig til at sikre en passende adgang fremover.

2008 var alt i alt et år, hvor der blev opnået betydelige fremskridt med hensyn til at oprette et modent luftfartssikkerhedsmiljø. Medlemsstaterne, luftfartsindustrien og fabrikanterne udviste et stort engagement i deres samarbejde om at finde sikkerhedsløsninger og minimere ulejligheden for passagerer. Men ved udgangen af tolv månedersperioden var ingen i tvivl om, at der stadig skal gøres et stort arbejde.

¹ EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1.

FØRSTE DEL

INSPEKTIONERNE

1. Generelt

I henhold til forordning (EF) nr. 2320/2002 pålægges Kommissionen at udføre inspektioner for at fastslå medlemsstaternes overholdelsesniveau i henseende til de retlige bestemmelser om luftfartssikkerhed. Schweiz deltager også i programmet, medens EFTA-Tilsynsmyndigheden inspicerer Norge og Island ud fra identiske bestemmelser.

Der findes tre former for inspektion:

- kompetent national myndighed
- lufthavn og
- opfølgning med henblik på at vurdere aktiviteter, som har til formål at korrigere mangler.

Disse udføres af Kommissionens hold på 11 luftfartssikkerhedsinspektører, der samarbejder med nationale inspektører, som er udnævnt af medlemsstaterne. En oversigt over alle Kommissionens hidtil udførte inspektioner, hvor inspektioner udført i 2008 er udskilt, er vedlagt som bilag 1.

2. Inspektion af de kompetente nationale myndigheder

Hver medlemsstat skal udpege en kompetent myndighed, der har ansvaret for at koordinere og overvåge gennemførelsen af sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart. Kommissionen inspicerede 9 kompetente myndigheder i 2008. Disse inspektioner omfattede en evaluering af det nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart, det nationale kvalitetskontrolprogram for civil luftfart og gennemførelsen heraf, det nationale uddannelsesprogram og sikkerhedsprogrammerne for lufthavne og luftfartsselskaber.

7 af de 9 myndigheder er tidligere inspiceret af Kommissionen. Inspektionsrunden i 2008 påviste høje standarder i 5 stater og rimelige standarder i 2 stater, men resultaterne i de resterende 2 rapporter var utilfredsstillende. De nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart var generelt i god overensstemmelse med de retlige bestemmelser trods enkelte udeladelser og utidssvarende henvisninger. Bestemmelser for mindre lufthavne, for hvilke en undtagelse er gjort gældende i henhold til forordningens bestemmelser, var forholdsvis ofte udeladt af de nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart, og dette gjaldt også visse krav for luftfragt. Overvågningsaktiviteternes hyppighed og fastlæggelse af sikkerhedsaudits, jf. definitionen i EU-lovgivningen, var i mange tilfælde ikke angivet i de nationale kvalitetskontrolprogrammer. En række nationale sikkerhedsuddannelsesprogrammer indeholdt ikke passende bestemmelser om generel sikkerhedsbevidsthedsuddannelse og efteruddannelse.

De fleste konstaterede mangler vedrørte imidlertid kapaciteten til hurtigt at opdage og korrigere svigt. Selv i nogle af medlemsstaterne med de bedste resultater er der fundet gennemgående fejl i form af manglende sikkerhedsaudits, få afprøvninger og utilstrækkelige opfølgende foranstaltninger. Af meget alvorligere karakter, men også mindre hyppigt, fandt inspektørerne lufthavne, hvor der i lange perioder ikke var aflagt besøg, hvor inspektionerne

var korte og uregelmæssige, eller hvor de afhjælpende foranstaltninger var alvorligt forsinkede.

Så godt som alle sikkerhedsprogrammer var ajourførte og overvåget af medlemsstaterne. Overvågningen af sikkerhedsprogrammerne for luftfartsselskaber forekom mindre stringent, navnlig for luftfartsselskaber, som er registreret uden for EU. En kontrol afslørede, at disse ofte ikke omfatter alle krav, også selv om den kompetente myndighed har valideret dem.

3. Indledende inspektioner i lufthavne

Der blev udført 10 indledende inspektioner i løbet af 2008, og resultaterne heraf svarede stort set til resultaterne af tidligere inspektioner. Resultaterne for de fire områder, som almindeligvis anses for at være de mest afgørende for opretholdelsen af sikkerheden inden for civil luftfart (sikkerhed i lufthavne, sikkerhed i luftfartøjer, screening af passagerer og screening af håndbagage og indskrevet bagage) viser en vis forbedring, selv om denne ikke fuldt ud er empirisk baseret. (Hvert år udvælges en ny gruppe lufthavne, så det er ikke muligt at foretage en direkte sammenligning). Over en længere tidshorisont er der sket en forbedring på disse centrale områder fra år til år, idet overholdelsesniveauerne er steget fra 50 % i 2004 til 78 % i 2008.

I de 10 lufthavne, som blev inspiceret i løbet af 2008, vedrørte de svageste områder adgangskontrol og screening af personale. Samlet set er luftfartsselskabernes standarder for overholdelse mindre robuste end lufthavnenes, selv om forbedringen fra 2007 til 2008 generelt var større. Kontrol og check af luftfartøjer og beskyttelse af luftfartøjer er de områder, hvor behovet for en yderligere indsats er størst.

Overholdelsen af bestemmelserne for passagerer og håndbagage var for det meste høj, selv om der blev rapporteret om alvorlige mangler som følge af menneskelige faktorer i nogle af de inspicerede lufthavne. Overholdelsen på området indskrevet bagage var ekstremt høj, og der blev ikke registreret mangler overhovedet i forhold til et stort antal af bestemmelserne.

4. Opfølgende inspektioner

Kommissionen vil som led i sin overvågning af gennemførelsen af standarder og afhjælpning af mangler – og så godt som altid i relation til lufthavne, hvor en række alvorlige mangler er konstateret – udføre en opfølgende inspektion. Der blev foretaget otte sådanne inspektioner i EU-lufthavne i 2008.

Resultaterne viste, at et større antal mangler allerede var blevet afhjulpet på tidspunktet for den opfølgende inspektion, end det var tilfældet i tidligere år. Men en række alvorlige mangler (ca. 13 % af de konstaterede) var ikke afhjulpet på passende vis på tidspunktet, hvor Kommissionens inspektører vendte tilbage. Overordnet set var der taget effektivt hånd om mangler, som kunne afhjælpes med strukturelle ændringer, medens mangler, som kunne henføres til menneskelige faktorer, viste sig at være særligt genstridige.

5. Uafsluttede sager, artikel 15-sager and retsforfølgning

For hver inspektion oprettes en sagsakt, som først afsluttes, når Kommissionen finder det godtgjort, at der er truffet passende afhjælpende foranstaltninger. Sagsakten afsluttes normalt på grundlag af rapporter over fremskridt og erklæringer, som modtages fra den kompetente myndighed, medmindre det anses for nødvendigt at foretage en opfølgende inspektion. 2008 var et særligt vellykket år med hensyn til at afslutte sager, idet 36 sager blev afsluttet på

tilfredsstillende vis. I alt er 15 sagsakter angående kompetente myndigheder og 16 sagsakter angående inspektioner af lufthavne uafsluttede ved årets udgang.

Artikel 15 i forordning (EF) nr. 1486/2003² tages i anvendelse, når den manglende opfyldelse anses for så alvorlig, at den udgør en signifikant trussel mod sikkerheden inden for civil luftfart generelt i Fællesskabet. I disse tilfælde henledes alle andre kompetente myndigheders opmærksomhed på dette. En enkelt artikel 15-proces, der blev indledt i oktober 2007, forblev uafsluttet frem til juli 2008, men der opstod ingen nye sager.

I løbet af 2008 afsluttede Kommissionen 2 overtrædelsesprocedurer, der blev indledt i 2007, og iværksatte 4 andre, generelt på grund af utilstrækkelige overvågningsaktiviteter og mangel på nationale auditorer. En af disse overtrædelsesprocedurer blev afsluttet inden for nogle måneder, men de 3 øvrige var stadig uafsluttede ved årets udgang.

6. Medlemsstaternes egne evalueringer

I henhold til artikel 6 i Kommissionens forordning nr. 1217/2003³ skal medlemsstaterne hvert år ved udgangen af februar udarbejde en rapport til Kommissionen om resultaterne af deres nationale overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne for perioden januar - december det foregående år. Nogle af de nationale rapporter for 2008 viste et lavt antal manddage i marken, der er ikke taget højde for alle krav, der manglede sikkerhedsaudits eller tilstrækkelige opfølgingsaktiviteter. Som i tidligere år viste rapporterne et højere overholdelsesniveau, end det er konstateret i forbindelse med Kommissionens inspektioner, men generelt afdækkedes det samme mønster over mangler. For første gang fulgte alle forelagte rapporter Kommissionens forlæg.

ANDEN DEL

LOVGIVNINGEN

1. Generelt

Efter vedtagelsen af forordning (EF) nr. 2320/2002 har Kommissionen løbende samarbejdet med medlemsstaterne og erhvervssektoren for at udvikle og om nødvendigt revidere de gældende retlige bestemmelser for luftfartssikkerhed. 2008 var en periode med særlig intens aktivitet, hvori eksisterende bestemmelser blev udbygget eller ændret, og hvor teksterne også blev omarbejdet i en passende retlig ramme på baggrund af en grundlæggende revision af den samlede lovpakke ud fra de erfaringer, som er opnået i de seneste fem år.

2. Vedtaget lovgivning og lovforslag.

I 2008 omfattede udviklingen i lovgivningen følgende:

² Kommissionens forordning (EF) nr. 1486/2003 om fastlæggelse af procedurer for Kommissionens inspektioner af sikkerheden inden for civil luftfart, EUT L 213 af 23.8.2003, s. 3.

³ Kommissionens forordning (EF) nr. 1217/2003 om specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart, EUT L 169 af 8.7.2003, s. 44.

- vedtagelsen af forordning (EF) nr. 23/2008⁴ vedrørende udnyttelsen af trusselsbilledprojektion
- vedtagelsen af forordning (EF) nr. 358/2008⁵ vedrørende ophævelse af regler for håndbagages størrelse
- vedtagelsen af forordning (EF) nr. 820/2008⁶ og beslutning 4333/2008/EF⁷ om erstatning og ophævelse af forordning (EF) nr. 622/2003⁸
- vedtagelsen af forordning (EF) nr. 300/2008⁹, den nye rammeforordning, der vil erstatte forordning (EF) nr. 2320/2002, når denne ophæves i april 2010
- ændringen af forordning (EF) nr. 820/2008 for at fritage toldfrie flydende stoffer indkøbt i 6 lufthavne i Kroatien for yderligere kontrol
- afslutningen af arbejdet med nye tekster, der skal afløse forordning (EF) nr. 1217/2003 (national kvalitetskontrol) og (EF) nr. 1486/2003 (Kommissionens inspektion af medlemsstater)
- afslutningen af arbejdet på det nye ”sekundære lovgivningslag”, som skydes ind mellem forordning (EF) nr. 300/2008 og den påtænkte nye gennemførelseslovgivning¹⁰ og
- vigtigst af alt det intensive arbejde med at forberede den nye udførlige gennemførelsesforordning og beslutning, der skal erstatte Kommissionens forordning (EF) nr. 820/2008 og beslutning 4333/2008/EF fra april 2010.

Disse tekster blev udarbejdet i forbindelse med 8 møder i Luftfartssikkerhedsforskrifts-udvalget, hvori alle medlemsstater samt Norge, Island og Schweiz deltager, 8 møder i ekspertgruppen vedrørende luftfartssikkerhed, der sammenfører erhvervsorganisationer, som repræsenterer lufthavne, luftfartsselskaber, luftfragt og piloter, og en række snævert fokuserede arbejdsgruppemøder, hvori både medlemsstaterne og erhvervssektoren deltog. Der er også holdt særskilte møder angående spørgsmålet om flydende eksplosive stoffer.

3. Udbygning og ændring

⁴ Kommissionens forordning (EF) nr. 23/2008 af 11. januar 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 622/2003 om foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed, EUT L 9 af 12.1.2008, s. 12.

⁵ Kommissionens forordning (EF) nr. 358/2008 af 22. april 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 622/2003 om foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed, EUT L 111 af 23.4.2008, s. 5.

⁶ Kommissionens forordning (EF) nr. 820/2008 af 8. august 2008 om foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed, EUT L 221 af 19.8.2008, s. 8.

⁷ Ikke offentliggjort i EUT.

⁸ Kommissionens forordning (EF) nr. 622/2003 om foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed, EUT L 89 af 5.4.2003, s. 9.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008, EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.

¹⁰ Pt. Kommissionens forordning (EF) nr. 272/2009 af 2. april 2009 om supplerung af de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed som fastlagt i bilaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008, EUT L 91 af 3.4.2009, s. 7.

Målt på specifikke resultater udgjorde udbygningen af de eksisterende bestemmelser en relativt lille del af lovgivningsprogrammet i 2008. Der blev kun offentliggjort én ny forordning (i årets begyndelse) vedrørende trusselsbilledprojektion (TIP), og dette arbejde blev reelt afsluttet i 2007. (TIP er et system, der genererer elektroniske billeder af truende genstande i bagage for at bistå ved uddannelsen af personalet og fastholde koncentrationen).

Lovgivningen om luftfartssikkerhed blev tilpasset ved to ændringsforanstaltninger i den periode, der er omfattet af denne rapport, hvoraf den ene ophævede en påtænkt bestemmelse, og den anden indrømmede en ny fritagelse. Ophævelsen i forordning (EF) nr. 358/2008 vedrørte den påtænkte begrænsning af størrelsen af håndbagage, som der blev opnået enighed om efter varslingen i august 2006 af flydende eksplosive stoffer, og som efterfølgende blev betragtet som unødvendigt restriktiv, og den nye fritagelse gav mulighed for at fritage toldfrie flydende stoffer indkøbt i 6 lufthavne i Kroatien for yderligere kontrol i EU's transferpunkter ved at opføre lufthavnene i bilaget til forordning (EF) nr. 820/2008.

4. Ændring af reguleringsmiddel/reguleringsform

Efter et søgsmål¹¹ vedrørende adgang til oplysninger overvejede Kommissionen på ny de aspekter af luftfartssikkerhedslovgivningen, som offentligheden hidtil ikke havde adgang til.

Kommissionen besluttede at offentliggøre en ny forordning og stille den til rådighed via EU-Tidende med henblik på at lette offentlighedens adgang til bl.a. nærmere oplysninger om forbudte genstande.

5. Ny ramme og gennemførelsespakke

Dette område udgør den langt største del af medlemsstaternes, erhvervssektorens og Kommissionens tidsforbrug og arbejdsindsats med hensyn til udviklingen i lovgivningen. Den nye rammeordning (EF) nr. 300/2008, som vil ophæve og erstatte forordning (EF) nr. 2320/2002 i april 2010, blev offentliggjort i marts 2008. Arbejdet med andet og tredje niveau, for så vidt angår gennemførelsesregler og nye inspektionstekster, havde nået et fremskredent stade ved årets udgang.

I det andet niveau¹² udbygges rammen bl.a. ved at opstille screeningteknikker, som kan benyttes for passagerer, bagage eller fragt, kategorier af forbudte artikler og kriterier for aftaler med tredjelande. Ud fra gode resultater fra afprøvninger (se tredje del) foreslog Kommissionen oprindeligt at inddrage bestemmelser med henblik på at tillade anvendelsen af udstyr til kropsscanning efter parametre, som endnu ikke er defineret. Europa-Parlamentet var imidlertid af den opfattelse, at en række spørgsmål vedrørende menneskerettigheder, sundhed og databeskyttelse måtte besvares, inden denne løsning kunne accepteres. I overensstemmelse hermed ændrede Kommissionen lovforslaget for at fjerne denne mulighed i afventning af yderligere undersøgelser.

I det tredje niveau tilvejebringes de detaljerede gennemførelseskrav, og der tages fat på spørgsmålet om unødvendigt arbejdskrævende bestemmelser på nogle områder i den gældende lovgivning og sikkerhedshuller på andre. Blandt de drøftede spørgsmål var eventuelle ændringer i kravene vedrørende kontrol og check af luftfartøjer med en ophævelse af kravet til alle luftfartsselskaber om at forelægge medlemsstaterne sikkerhedsprogrammer til

¹¹ Domstolens dom, Sag C-345/06, den såkaldte Heinrich-sag.

¹² Se fodnote 10.

godkendelse, tilvejebringelse af en ajourført, internationalt anerkendt liste over forbudte genstande, udvikling af mere udførlige regler for catering- og rengøringsmateriel og opstilling af politikker til personalerekruttering og -uddannelse.

TREDJE DEL

AFPRØVNINGER, UNDERSØGELSER OG PILOTPROJEKTER

1. Afprøvninger

Medlemsstaterne kan altid afprøve nyt udstyr og nye metoder, hvis disse anvendes i tilknytning til de eksisterende lovkrav. Hvis afprøvningerne indebærer, at disse krav erstattes af nye tekniske metoder eller processer, ansøges på forhånd om Kommissionens godkendelse, og afprøvningen skal begrænses til højst 30 måneder.

Der er gennemført et begrænset antal afprøvninger i løbet af 2008. Disse omhandlede dels anvendelsen af kropsscannere (millimeterbølge og backscatter) til screening af personale og passagerer og dels anvendelsen af hunde til screening af indskrevet bagage og fragt. Der er også gennemført undersøgelser af effektiviteten af at screene bærbare computere inde i håndbagage til forskel fra det nugældende krav om, at den skal tages ud af håndbagagen.

Resultaterne af afprøvningen af hunde førte til en aftale mellem Kommissionen og medlemsstaterne om, at der bør udarbejdes lovgivning om betingelserne for at benytte hunde. Afprøvningerne med hensyn til de bærbare computere blev midlertidigt indstillet, fordi de ikke gav fyldestgørende resultater.

2. Undersøgelser

I perioden afsluttedes to undersøgelser, som er udført på Kommissionens vegne, af anvendelsen af hunde til screening af passagerer og fragt henholdsvis menneskelige faktorer påvirkning af sikkerhedsscreeningspræstationerne. Anbefalingerne fra disse to undersøgelser førte til, at en række bestemmelser blev føjet til kapitlet om uddannelse i udkastet til ny lovgivning, og de indgik i arbejdsgruppedrøftelser om de fremtidige bestemmelser for anvendelsen af hunde.

3. Pilotprojekter

Kommissionen afsluttede derudover arbejdet med sit pilotprojekt vedrørende en luftfragtdatabase, der skal bidrage til at sikre transporten af luftfragt bedre. Pilotprojektet blev betragtet som en succes, og der blev iværksat et projekt med henblik på at opbygge en database, som det er obligatorisk at bruge, og som skal hostes og styres af Kommissionen.

FJERDE DEL

DIALOG MED INTERNATIONALE ORGANER OG TREDJELANDE

1. Generelt

Kommissionen inddrages jævnligt i drøftelser af luftfartssikkerhed med internationale organer og tredjelande på bilateral og multilateral basis. Dette skaber muligheder for at udveksle bedste praksis, sammenlægge ekspertise og finde globale løsninger på sikkerhedsproblemer.

2. Internationale organer

Kommissionen deltager regelmæssigt i møder i Organisationen for International Civil Luftfarts AVSEC-panel, og Kommissionen forelægger dokumenter og arbejder tæt sammen med andre medlemmer for at opstille strategier, som aktuelt er meget fokuseret på problemet med flydende stoffer. Kommissionen har også arbejdet sammen med nogle tredjelande – navnlig USA, Canada og Australien – om at finde en fælles holdning eller forelægge fælles dokumenter for ICAO. Fællesskabet er på bilateral basis nået til enighed med ICAO om et samarbejdsmemorandum for inspektioner med henblik på at begrænse ICAO-inspektioner i EU, der allerede er omfattet af nationale og Kommissionens egne inspektionsprogrammer.

Der er også etableret et godt samarbejde med Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC), og Kommissionen deltager i møderne i ECAC's tekniske arbejdsgruppe og uddannelsesarbejdsgruppe. I disse grupper er man nået frem til konklusioner, som efter yderligere drøftelse i forskriftsudvalget er indarbejdet i udkastet til gennemførelseslovgivning og køreplanen for flydende stoffer.

3. Tredjelande

Andre bilaterale tiltag over for tredjelande hører hovedsageligt ind under to kategorier; bestræbelser på at nå frem til "one stop"-aftaler og forberedelser til fritagelser vedrørende flydende stoffer. Man er klart kommet længst med "One stop"-aspektet sammen med USA, fordi USA har høje sikkerhedsstandarder svarende til EU's. Der blev i 2008 oprettet en EU-USA-samarbejdsgruppe på transportområdet for at drøfte spørgsmål i den forbindelse, og der er opstillet en udførlig sammenligning mellem de foranstaltninger, der er gennemført på hver side af Atlanterhavet. Der findes få signifikante forskelle, og medlemsstaterne har vist betydelig interesse for at indgå en aftale. En protokol, der fastsætter gensidige lufthavns-inspektioner, er allerede sat i kraft: 12 nationale auditorer fra EU's medlemsstater er uddannet af Transport Security Administration (TSA) som observatører i tilknytning til deres inspektioner, og TSA-inspektorer deltog på samme vilkår i Kommissionens inspektioner.

Kommissionens videreførte også arbejdet med aftaler om toldfrie flydende stoffer, og den kunne som tidligere nævnt anbefale en fritagelse for toldfrie flydende stoffer, der er indkøbt i lufthavne i Kroatien, for yderligere kontrol. Der er gjort visse fremskridt med andre tredjelande, men ingen andre opfyldte alle krav i rette tid til, at et inspektionsbesøg kunne fastlægges før udgangen af 2008.

FEMTE DEL

FINANSIERING AF LUFTFARTSSIKKERHED

Spørgsmålet om finansiering af luftfartssikkerhed er jævnligt rejst i forbindelse med drøftelser af luftfartssikkerhedsforanstaltninger. Medlemsstaterne er generelt af den opfattelse, at erhvervssektoren bør dække omkostningerne, idet de får mulighed for at vælte dem over på passagererne, medens erhvervssektoren og nogle europaparlamentsmedlemmer ønsker et større statsligt bidrag. I forbindelse med vedtagelsen af den nye rammeforordning (EF) nr. 300/2008 påtog Kommissionen sig at udarbejde en rapport¹³ om emnet. Hensigten med denne er at afdække principper, som kunne danne grundlag for et fremtidigt lovinitiativ.

¹³ KOM(2009) 30 endelig af 2.2.2009.

SJETTE DEL

DET FREMTIDIGE ARBEJDE

Kommissionens arbejdsprogram for 2009 vil omfatte:

- færdiggørelse af den nye gennemførelseslovgivning
- bedre måder at håndtere truslen i forbindelse med flydende eksplosive stoffer på
- videreføre arbejdet med "one stop"-sikkerhedsaftaler med tredjelande
- fortsættelse af inspektionsprogrammet (inkl. inddragelse som observatører i nogle inspektioner i USA)
- bistand til medlemsstaterne med at forbedre og harmonisere nationale kvalitetskontrolprogrammer
- analyse af resultaterne af undersøgelser, og
- overvejelse af, hvordan luftfartssikkerhed mest hensigtsmæssigt finansieres.

KONKLUSION

Selv om der i 2008 er opnået mange fremskridt mht. programmet for udvikling i lovgivningen, var de lovgivningsmæssige ændringer få. Dette gav medlemsstaterne lejlighed til at konsolidere de fremskridt, der er opnået i de tidligere år, navnlig med hensyn til de nyere bestemmelser, f.eks. inden for fragt. Samtidig satte inspektionsresultaternes ensartethed Kommissionen i stand til at påpege svagheder og analysere årsagerne. Den kunne efterfølgende foreslå den nødvendige nye lovgivning eller udpege områder med henblik på fremtidige undersøgelser eller forskning. Sideløbende hermed resulterede søgsmål i, at der blev lagt større vægt på gennemsigtighed, kommunikation med offentligheden og at tilvejebringe muligheder for debat. Dagsordenen blev lykkeligvis ikke afbrudt af forsøg på større, nye terrorangreb mod EU's lufthavne eller afsløring af nye terrorteknikker, som kunne udgøre en trussel mod den civile luftfart.

Samtidig er det internationale samarbejde og forbindelserne til fabrikkerne styrket i kraft af håndteringen af den potentielle trussel fra flydende stoffer. Dette forventes at bane vejen for et mere gnidningsløst lufthavnssikkerhedsmiljø for rejsende, der bevæger sig mellem kontinenter, og øge lovgivernes bevågenhed over for fremtidens teknologiske muligheder.

Alt i alt var 2008 et år, hvor der blev arbejdet meget og opnået store fremskridt. Det blev året, hvor grundlaget blev lagt for en luftfartssikkerhedsordning i det nye årti.

BILAG
Kommissionens inspektioner opdelt på medlemsstater pr. 31.12.2008

Medlemsstat	Antal inspektioner 01/2008 - 12/2008 (inklusive opfølgning)	Antal inspektioner i alt 2004 - 2008 (inklusive opfølgning)
Østrig	0	6
Belgien	2	6
Bulgarien	1	2
Cypern	0	4
Tjekkiet	1	4
Danmark	1	6
Estland	0	3
Finland	2	6
Frankrig	1	8
Tyskland	2	10
Grækenland	1	9
Ungarn	1	3
Irland	0	5
Italien	2	9
Letland	0	3
Litauen	0	3
Luxembourg	0	4
Malta	0	2
Nederlandene	2	6
Polen	1	6
Portugal	2	5
Rumænien	1	2
Slovakiet	0	3

Slovenien	1	7
Spanien	1	4
Sverige	1	6
Det Forenede Kongerige	3	10
Schweiz ¹⁴	1	2
I ALT	27	144

EFTA-Tilsynsmyndighedens inspektioner pr. 31.12.2008

EØS-EFTA-stat	Antal inspektioner 01/2008 - 12/2008 (inklusive opfølgning)	Antal inspektioner i alt 2004 - 2008 (inklusive opfølgning)
Island	1	5
Norge	4	23
I ALT	5	28

¹⁴ Kommissionen er beføjet til at foretage inspektioner i Schweiz i medfør af en bilateral aftale mellem EU og Schweiz.