



Bruxelles, den 16.4.2019
COM(2019) 183 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**ÅRLIG RAPPORT FOR 2017 OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF)
NR. 300/2008 OM FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED (SECURITY)
INDEN FOR CIVIL LUFTFART**

DA

DA

Denne rapport dækker perioden 1. januar-31. december 2017.

INDLEDNING

I 2017 opstod der på ny betænkeligheder i forbindelse med den globale trussel som følge af improviserede eksplosive anordninger (IED), der på snedig vis er skjult i manipulerede elektroniske enheder. De amerikanske og britiske myndigheder har forbudt alt personligt elektronisk udstyr, der er større end mobiltelefoner, i kabiner på flyvninger fra lufthavne i visse lande i Mellemøsten og Nordafrika. Det langvarige tætte samarbejde mellem Den Europæiske Union og USA, der er baseret på anerkendelsen af de respektive luftfartssikkerhedsforanstaltninger, har gjort det muligt at tackle disse sikkerhedsproblemer med målrettede foranstaltninger, der ikke krævede en udvidelse af forbuddet mod sådant udstyr til at omfatte hele verden, herunder om bord på luftfartøjer med afgang fra Europa.

Kommissionen fortsatte sine bestræbelser på at forbedre luftfartssikkerheden på verdensplan gennem sit mangeårige samarbejde med ICAO og sit kapacitetsopbygningsprojekt CASE vedrørende Afrika og Mellemøsten.

Cybersikkerhed og beskyttelse af offentlige områder i lufthavne var fortsat en prioritet.

Som i de foregående år fortsatte Kommissionen med at præcisere, harmonisere og forenkle luftfartssikkerhedslovgivningen i overensstemmelse med EU's målsætninger om bedre regulering.

Det forberedende arbejde, der førte til en ny "one-stop-security"-aftale med Singapore til gavn for både passagerer og luftfartsindustrien, blev afsluttet og banede vejen for en formel vedtagelse i begyndelsen af 2018.

DEL I

INSPEKTIONER

1. GENERELT

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed (security) inden for civil luftfart har til formål at forhindre ulovlige handlinger, der er rettet mod civile luftfartøjer, for at beskytte personer og ejendom.

På EU-niveau er gennemførelsen af luftfartssikkerhedsreglerne baseret på et system i to lag til overvågning af efterlevelsen, dvs. Kommissionens inspektioner suppleret med vurderingen af medlemsstaternes årlige rapporter om de nationale overvågningsaktiviteter (sikkerhedsaudit, inspektioner og test), som hver medlemsstat udfører.

I henhold til artikel 15 i forordning (EF) nr. 300/2008 er Kommissionen forpligtet til at foretage inspektioner – herunder inspektioner i lufthavne og hos operatører og enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer – for at overvåge medlemsstaternes anvendelse af forordningens bestemmelser og om nødvendigt fremsætte henstillinger for at øge luftfartssikkerheden. Schweiz er også omfattet af EU-programmet, mens EFTA-Tilsynsmyndigheden foretager inspektioner i Norge og Island efter tilsvarende bestemmelser.

Kommissionen havde en gruppe på syv fuldtidsansatte luftfartssikkerhedsinspektører til at udføre sit inspektionsarbejde i 2017. Inspektionsarbejdet understøttes af en pulje på ca. 100 nationale auditorer, som medlemsstaterne, Island, Norge og Schweiz har udnævnt, og som er kvalificeret til at deltage i Kommissionens inspektioner gennem uddannelse, som Kommissionen sørger for. Inspektører fra EFTA-

Tilsynsmyndigheden og Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) deltager fra 2016¹ ligeledes som fuldgyldige inspektører i denne proces. Det store antal nationale auditorer, der deltager i Kommissionens inspektioner, sikrer et peer review-system og gør det muligt at udbrede metoder og bedste praksis i medlemsstaterne. En oversigt over Kommissionens og EFTA-Tilsynsmyndighedens overvågning af efterlevelsen i 2017 er vedhæftet som bilag 1.

Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010, som ændret, fastsætter procedurer for gennemførelse af Kommissionens inspektioner på luftfartssikkerhedsområdet. Den indeholder blandt andet bestemmelser om, hvilke kvalifikationer og beføjelser Kommissionens inspektører skal have, og om gennemførelsen af opfølgende inspektioner.

Den metode, der anvendes til at gennemføre disse inspektioner, er blevet udviklet i tæt samarbejde med medlemsstaternes luftfartssikkerhedsmyndigheder og er baseret på undersøgelsen af den faktiske gennemførelse af sikkerhedsforanstaltningerne. For at fortolke kravene til og procedurene for gennemførelsen af inspektioner på en harmoniseret måde udarbejder og ajourfører sikkerhedsenheden i GD MOVE håndbøger til brug for lufthavns- og fragtinspektioner. Disse håndbøger indeholder også detaljerede påmindelser og vejledning om alle de luftfartssikkerhedsforanstaltninger, der kræves i henhold til EU-lovgivningen. Derudover indeholder de også nærmere oplysninger om alle organisatoriske og praktiske aspekter af Kommissionens inspektioner. Håndbøgerne udgør EU-klassificerede oplysninger og stilles kun til rådighed for Kommissionens inspektører og den kompetente myndighed i hver medlemsstat.

Kommissionen udfører inspektioner af medlemsstaternes luftfartssikkerhedsmyndigheder (de "kompetente myndigheder") og af et begrænset antal lufthavne, operatører og enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer. Inspektionerne af de kompetente myndigheder har til formål at kontrollere, om medlemsstaterne har de nødvendige redskaber, herunder et nationalt kvalitetskontrolprogram, de nødvendige beføjelser og de relevante ressourcer, til at kunne gennemføre EU-lovgivningen om luftfartssikkerhed på forsvarlig vis. 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 enhver mangel, som Kommissionens inspektører har konstateret, afhjælpes inden for en fastlagt tidsramme. Inspektionsrapporter udveksles mellem alle medlemsstaterne.

Selv om hovedparten af inspektionerne blev udført i henhold til den oprindeligt foreskrevne inspektionsplanlægning, blev tidsplanen for fire inspektioner ændret af forskellige behørigt begrundede årsager.

Med henblik på at give medlemsstaterne feedback fra inspektionerne, fremme gennemsigtigheden og harmonisere metoderne til overvågning af efterlevelsen nedsatte Kommissionen i marts en inspektionsarbejdsgruppe bestående af lederne af medlemsstaternes myndigheder med ansvar for kvalitetskontrol af sikkerheden inden for civil luftfart.

1.1. Kommissionens flerårige overvågning af efterlevelsen

Der anvendes en flerårig tilgang til overvågningen for at give Kommissionen passende forsikringer om medlemsstaternes efterlevelseshøjde. Derfor tilvejebringes der hvert andet år dokumentation for den enkelte medlemsstats anvendelse af forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser, enten gennem en inspektion af dens kompetente myndighed eller en inspektion af mindst en af dens lufthavne. Endvidere tilvejebringes der hvert femte år dokumentation for anvendelsen af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed ved hjælp af en tilfældig udvælgelse af mindst 15 % af alle EU-lufthavne, der

¹ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/472 af 31. marts 2016 (EUT L 85, s. 28).

henhører under forordning (EU) nr. 300/2008, herunder den største lufthavn i hver medlemsstat udtrykt i antal passagerer.

I henhold til kravene i rammeforordningen har medlemsstaterne det primære ansvar for overvågningen af gennemførelsen af de fælles grundlæggende normer i lufthavnene, hos luftfartsselskaberne og hos de enheder, der er ansvarlige for sikkerheden. De inspektioner, som Kommissionen udfører i udvalgte lufthavne, er en stærk indikator for det samlede efterlevelsensniveau i de enkelte medlemsstater.

Hypigheden og omfanget af Kommissionens inspektioner er fastlagt i GD MOVE's strategi for overvågning af gennemførelsen af EU's luftfartssikkerhedsnormer. Heri tages der hensyn til størrelsen af hver medlemsstats luftfartssektor, et repræsentativt udsnit af typen af lufthavnsdrift, standarden for gennemførelsen af luftfartssikkerhedsnormerne, resultaterne af Kommissionens tidligere inspektioner, vurderinger af de nationale årlige rapporter om kvalitetskontrol, sikkerhedsmæssige hændelser (ulovlige handlinger), trusselsniveauet og andre faktorer og vurderinger, der kan påvirke overvågningshyppigheden.

Siden 2010 har efterlevelsensgraden² som fastslået ved Kommissionens inspektioner ligget på ca. 80 % (2010: 80 %, 2011: 80 %, 2012: 83 %, 2013: 80 %; 2014: 81 %, 2015: 80 %, 2016: 79 % og 2017: 81 %). De relativt stabile tal betyder dog ikke, at medlemsstaterne ikke har øget deres indsats. Tværtimod har medlemsstaterne i væsentlig grad optrappet deres indsats inden for luftfartssikkerhed, da kravene i årenes løb også er blevet strengere, især på områder som fragsikkerhed, kontrol med væsker og gel eller brug af "explosive trace detection (ETD)".

2. INSPEKTION AF DE KOMPETENTE NATIONALE MYNDIGHEDER

Kommissionen fortsatte sin femte runde af inspektioner af de kompetente myndigheder i 2017. I alt blev der i løbet af året udført ni inspektioner af kompetente myndigheder. For de fleste medlemsstats vedkommende viste disse inspektioner betydelige forbedringer i forhold til tidligere inspektioner.

De hyppigst afslørede mangler i 2017 vedrørte mangler i gennemførelsen af de nationale kvalitetskontrolprogrammer. Der blev konstateret problemer med at sikre, at lufthavne, luftfartsselskaber og regulerede enheder med sikkerhedsansvar ajourfører og vedligeholder sikkerhedsprogrammer i overensstemmelse med Kommissionens gennemførelsesforordninger og -afgørelser. Desuden kontrollerede visse medlemsstater ikke udenlandske luftfartsselskaber med den forventede hyppighed og anvendte ikke fuldt ud visse af de metoder til overvågning af efterlevelse, der kræves i forordningen. Dette skyldtes begrænsede ressourcer og et øget antal enheder, der skulle overvåges. Størstedelen af de medlemsstater, hvor der blev udført inspektioner, bragte dog deres nationale luftfartssikkerhedsprogrammer i overensstemmelse med EU-lovgivningen, gennemførte for det meste kravene vedrørende sikkerhedsuddannelse, opfyldte

² For at sikre sammenlignelighed og muliggøre en vurdering af efterlevelsensniveauerne over tid anvender Kommissionen en beregningsmetode til sin efterlevelsensindikator, hvor kun de vigtigste sikkerhedskrav, der kontrolleres hyppigst, indgår i beregningen. Disse omfatter krav vedrørende lufthavnssikkerhed, flysikkerhed, sikkerhed i forbindelse med passagerer og håndbagage og indtjekket bagage. Sikkerhedsforanstaltningerne er samlet i klynger af sikkerhedskrav, der er knyttet direkte til hinanden, og vurderes som en helhed. Derefter anvendes en fast vægtningsfaktor, der afspejler gennemførelsesniveauet pr. klynge, som følger:

- En gruppe af direkte forbundne krav, der henhører under kategorien "fuld efterlevelse", vægtes 100 %.
- En gruppe af direkte forbundne krav, der henhører under kategorien "efterlevelsen kan forbedres", vægtes 75 %.
- En gruppe af direkte forbundne krav, der henhører under kategorien "manglende efterlevelse", vægtes 50 %.
- En gruppe af direkte forbundne krav, der henhører under kategorien "manglende efterlevelse med alvorlige mangler", vægtes 25 %.

Den samlede efterlevelsensindikator for et givet år er derfor summen af de vægtede faktorer divideret med antallet af klassificerede grupper af direkte forbundne krav.

minimumshyppigheden for inspektion af sikkerhedsforanstaltninger i lufthavne og sikrede, at de konstaterede mangler blev afhjulpet inden for fastlagte tidsfrister.

3. INDLEDENDE INSPEKTIONER I LUFTHAVNE

Der blev gennemført 18 indledende inspektioner af lufthavne i 2017. Alle kapitler blev dækket i overensstemmelse med de relevante sikkerhedsområder i hver lufthavn. Den samlede procentdel af de vigtigste foranstaltninger, der viste sig at efterleve reglerne i 2017, var på 81 %, hvilket er omtrent det samme som i de foregående år³.

Efter det ottende år med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 300/2008 afspejler inspektionsresultaterne indsatsen fra de kompetente myndigheders og branchens side. Størstedelen af de sikkerhedskrav, der følger af denne ambitiøse lovgivning, blev gennemført korrekt. Efterlevelsensniveauet for de vigtigste områder inden for luftfartssikkerhed lå fortsat stabilt på ca. 80 %. Der er dog stadig plads til forbedringer i gennemførelsen af visse foranstaltninger.

De fleste af de konstaterede mangler skyldtes fortsat menneskelige faktorer. Disse mangler forekom hovedsagelig i forbindelse med den praktiske gennemførelse af visse områder, hvor de retlige krav er nye eller er blevet ændret væsentligt for nylig. Navnlig visse bestemmelser om adgangskontrol og screening af personale og håndbagage vil fortsat kræve en indsats fra de kompetente myndigheder, interesserede parter i branchen og Kommissionen. Der var også behov for yderligere bestræbelser inden for flysikkerhedskontrol. Disse problemer bør afhjælpes gennem øgede nationale kvalitetskontrolaktiviteter på de pågældende områder.

I 2017 var der igen et højt efterlevelsensniveau i forbindelse med screening af indtjekket bagage, forsyninger til flyvningen, uddannelse og sikkerhedsudstyr efter de relativt gode resultater, der blev opnået i 2015 og 2016, som følge af et øget kendskab til og praktisk erfaring med den reviderede gennemførelseslovgivning, som forbedrede foranstaltningernes klarhed og sammenhæng.

4. OPFØLGENDE INSPEKTIONER

I overensstemmelse med artikel 13 i Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010 som ændret udfører Kommissionen rutinemæssigt et begrænset antal opfølgende inspektioner. En sådan inspektion vil blive foretaget, hvis der er konstateret flere alvorlige mangler i forbindelse med den første inspektion, men også vilkårligt for at kontrollere, at de kompetente myndigheder har de nødvendige beføjelser til at kræve, at eventuelle konstaterede mangler skal afhjælpes inden for fastsatte frister. Der blev gennemført fire sådanne besøg i 2017, og de bekræftede, at de fleste af de konstaterede mangler var blevet afhjulpet.

5. VURDERINGER AF MEDLEMSSTATERNES ÅRLIGE RAPPORTER OM KVALITETSKONTROL

Punkt 18 i Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010 af 8. januar 2010 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 med hensyn til specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart kræver, at medlemsstaterne hvert år udarbejder en rapport til Kommissionen om, hvilke foranstaltninger de har truffet for at efterleve denne forordning, og om luftfartssikkerhedssituationen i lufthavnene på deres område. Rapportens indhold skal være i overensstemmelse med tillæg III, og der skal benyttes en model, som Kommissionen stiller til rådighed.

³ Se kapitel 1.1.

Ud over Kommissionens almindelige inspektioner udgør vurderingen af disse rapporter et redskab for Kommissionen til nøje at overvåge gennemførelsen af de robuste nationale kvalitetskontrolforanstaltninger, hvilket gør det muligt hurtigt at opdage og afhjælpe mangler i hver medlemsstat.

Vurderingen omfatter en analyse af den regelmæssige overvågning af lufthavne, luftfartsselskaber og andre enheder med ansvar for luftfartssikkerheden, omfanget af kontrollen med antal manddage, der er brugt på området, omfanget og hyppigheden af en passende blanding af overvågning af efterlevelsen, nationale efterlevelseshøjde, opfølgende aktiviteter og anvendelse af håndhævelsesbeføjelser.

Resultaterne af vurderingen af de årlige rapporter fra 2017 viste betydelige forbedringer i forhold til 2016 for så vidt angår regelmæssig overvågning, omfanget af kontrollen med antal manddage, der er brugt på området, og minimumshyppigheden. Områder såsom omfanget af de overvågningsaktiviteter og håndhævelsesforanstaltninger, der er blevet anvendt for at sikre, at konstaterede mangler afhjælpes og ikke gentager sig, synes at være blevet grundigt gennemført i de fleste af medlemsstaterne, hvilket underbygges af de forbedringer, der er blevet kontrolleret i de foregående år. Rapporterne viste dog, at medlemsstaterne stadig har problemer med at gennemføre test af nogle af de sikkerhedsområder, der skal være omfattet af forordningen.

Kommissionen sendte en formel individuel samlet evaluering til hver medlemsstat med fokus på mangler eller svagheder og anmodede medlemsstaten om at fremlægge dokumentation for, at der er truffet passende afhjælpende foranstaltninger. Kommissionen vil nøje følge gennemførelsen af disse handlingsplaner, og hvis en medlemsstat bekræfter eksistensen af de fremhævede mangler eller svagheder og ikke foreslår passende afhjælpende foranstaltninger, vil der blive truffet formelle foranstaltninger.

6. VURDERING AF LUFTHAVNE I TREDJELANDE

I årets løb blev der foretaget en vurdering af en amerikansk lufthavn (Charlotte-Douglas International lufthavn) inden for rammerne af den samarbejdsaftale, der er indgået med USA's Transportation Security Administration (TSA), som er nedsat i henhold til lufttransportaftalen mellem EU og USA⁴. Sådanne vurderinger foretages regelmæssigt i forbindelse med "one-stop-security"-ordningen, og denne vurdering bekræftede, at gennemførelsen af de amerikanske sikkerhedsforanstaltninger fortsat er af en standard, der svarer til gennemførelsen af EU's lovgivning om luftfartssikkerhed.

I overensstemmelse med principperne i luftfartsstrategien for Europa fra 2015 gjorde Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport (GD MOVE) og Singapores transportministerium (MOT) en stor indsats for at indføre "one-stop-security"-ordningen mellem EU og Singapore. I forbindelse med fastlæggelsen af, om Republikken Singapores luftfartssikkerhedsforanstaltninger svarer til dem, der kræves i henhold til EU-lovgivningen, gennemførte EU-inspektionsgruppen et vurderingsbesøg i lufthavnen i Singapore (oktober 2017). Formaliseringen af "one-stop-security"-ordningen burde finde sted i begyndelsen af 2018.

7. UAFSLUTTEDE SAGER, ARTIKEL 15-SAGER OG RETSFORFØLGNING

Inspektionssager afsluttes først, når Kommissionen finder det godtgjort, at der er gennemført passende afhjælpende foranstaltninger. En sags varighed afhænger derfor af et godt samarbejde med den pågældende medlemsstat. 32 inspektionssager (20 sager om lufthavnsinspektioner og 12 vedrørende inspektioner af kompetente myndigheder) kunne afsluttes. I alt var de 10 inspektionssager vedrørende kompetente myndigheder og 17 lufthavne uafsluttet ved årets udgang.

Anses de mangler i gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger, der konstateres i en lufthavn, for at være så alvorlige, at de i væsentlig grad påvirker den generelle sikkerhed inden for civil luftfart i Unionen, tager

⁴ EUT L 134 af 25.5.2007, s. 4.

Kommissionen artikel 15 i Kommissionens 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. Det var ikke nødvendigt at indlede artikel 15-sager i 2017.

Uanset om artikel 15 bringes i anvendelse eller ej, er en anden mulighed at indlede traktatbrudssøgsmål, især i sager, hvor der i lang tid ikke rettes op på manglerne, eller hvis de gentager sig. I 2017 blev der indledt traktatbrudssøgsmål mod to medlemsstater med påstand om, at det nationale kvalitetskontrolprogram ikke var blevet gennemført i tilstrækkelig grad, og at de reviderede udgaver af det nationale sikkerhedsprogram og det nationale kvalitetskontrolprogram ikke var officielt vedtaget.

DEL II

LOVGIVNINGEN OG SUPPLERENDE VÆRKTØJER

1. LOVGIVNING

Civil luftfart er fortsat et attraktivt mål for terrorgrupper, og for at imødegå denne trussel er det nødvendigt at sikre gennemførelse af forholdsmæssige, risikobaserede beskyttelsesforanstaltninger. Kommissionen og medlemsstaterne tilpasser derfor løbende de afbødende foranstaltninger for at opnå det højeste sikkerhedsniveau og samtidig mindske de negative virkninger for driften.

I maj 2017 vedtog Kommissionen forordning (EU) 2017/815 af 12. maj 2017 om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 med henblik på afklaring, harmonisering og forenkling af visse specifikke luftfartssikkerhedsforanstaltninger. Ikkeoffentlige, "need-to-know"-sikkerhedsbestemmelser blev indført ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2017) 3030 af 15. maj 2017 om ændring af afgørelse C(2015) 8005 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 med henblik på afklaring, harmonisering og forenkling af visse specifikke luftfartssikkerhedsforanstaltninger.

Kommissionen vedtog også Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/837 af 17. maj 2017 om berigtigelse af den polske og svenske udgave af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed.

2. UNIONENS DATABASE TIL SIKRING AF FORSYNINGSKÆDEN (UDSCS)

Databasen over sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere⁵ har siden den 1. juni 2010 været den eneste lovpligtige base, som sikkerhedsgodkendte fragtagenter skulle konsultere ved modtagelsen af forsendelser fra en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent eller kendt befragter. Den 1. februar 2012 blev den udvidet til at omfatte listen over luftfartsselskaber, der er godkendt til at transportere fragt og post til EU fra tredjelandes lufthavne (ACC3). I 2013 blev databasen juridisk udvidet til også at omfatte listen over EU-luftfartssikkerhedsvalidatorer, der er godkendt i medlemsstaterne. Den blev også omdøbt til "Unionens database til sikring af forsyningskæden"⁶ for bedre at afspejle det udvidede anvendelsesområde. Ved udgangen af 2017 indeholdt databasen 14 000 registreringer af sikkerhedsgodkendte fragtagenter, kendte befragtere, uafhængige validatorer, ACC3-luftfartsselskaber, sikkerhedsgodkendte leverandører og sikkerhedsgodkendte fragtagenter fra tredjelande og kendte befragtere. Dens fastsatte tilgængelighedsgrad på 99,5 % blev til stadighed opfyldt i 2017.

⁵ Kommissionen oprettede denne database, som aktører i forsyningskæden er forpligtet til at anvende i henhold til forordning (EU) nr. 185/2010 og afgørelse C(2010) 774.

⁶ Kommissionens forordning (EU) nr. 1116/2013 af 6. november 2013 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010 (EUT L 299 af 9.11.2013, s. 1).

DEL III

FORSØG, UNDERSØGELSER OG NYE INITIATIVER

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 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. Udtrykket finder ikke anvendelse i juridisk forstand, når en medlemsstat eller en enhed foretager en vurdering af en ny sikkerhedskontrol, der anvendes som supplement til en eller flere af dem, der allerede er omfattet af lovgivningen.

I løbet af 2017 blev to forsøg, der blev gennemført i Nederlandene og i Frankrig, afsluttet. Disse vedrørte anvendelsen af en ny generation af udstyr til screening af håndbagage, der ikke krævede fjernelse af bærbare computere før screening, og anvendelsen af analyseudstyr, der kan detektere både metal og sprængstoffer i sko, kombineret med metaldetektorkarme og securityscannere. Begge forsøg har givet positive resultater, og det vil blive overvejet, om forsøget med analyseudstyr til sko skal medtages i forbindelse med en ændring af lovgivningen i 2018. Der blev ikke gennemført eller påbegyndt andre forsøg i løbet af 2017.

2. UNDERSØGELSER OG RAPPORTER

I oktober 2017 modtog Kommissionen en undersøgelse⁷ af beskyttelsen af landside-områderne i EU's lufthavne. I forbindelse med undersøgelsen blev de foranstaltninger, der er truffet i 11 europæiske lufthavne for at beskytte de offentlige områder, analyseret, deres effektivitet blev vurderet, og der blev fremsat anbefalinger, navnlig med hensyn til vejledning, risikovurdering og udveksling af oplysninger.

Ved udgangen af 2017 bestilte GD MOVE en undersøgelse af de økonomiske (og andre fordele) ved "one-stop-security"-ordningen med henblik på at analysere de økonomiske og andre fordele ved eksisterende "one-stop-security"-ordninger mellem EU og USA, EU og Canada samt EU og Montenegro. Hvis undersøgelsen bekræfter betydningen af de økonomiske (og/eller andre) fordele, som "one-stop-security"-ordningen medfører, kunne dette være et yderligere incitament til fortsat at arbejde hen imod global bæredygtighed inden for luftfartssikkerhed og indlede drøftelser om "one-stop-security"-ordninger med vores vigtigste partnere. Undersøgelsen vil blive afsluttet i september 2018.

3. NYE INITIATIVER

Der blev gjort yderligere fremskridt med køreplanen for udvikling af luftfartssikkerhedsteknologier. I køreplanen fastsættes forskellige aktiviteter, som dækker alle aspekter af sikkerhedsteknologi og -metoder, og den tjener som reference for alle europæiske interesserede parter, der arbejder med luftfartssikkerhedsforskning.

I forbindelse med fragt arbejdede Kommissionen fortsat tæt sammen med medlemsstaterne med henblik på at forberede gennemførelsen af en ordning for analyse af forudgående fragtinformation før lastning (PLACI). I den forbindelse fortsatte samarbejdet med toldsamfundet i det internationale arbejde inden for rammerne af den fælles ICAO/WCO-arbejdsgruppe om forudgående fragtinformation, hvor Kommissionen spiller en aktiv rolle sammen med Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport og Generaldirektoratet for Beskatning og Toldunion. Dette samarbejde med stater og interesserede parter sigter mod at nå frem til fælles aftalte principper og mulige standarder og anbefalet praksis, som skal vedtages og gennemføres,

⁷ Undersøgelsen blev foretaget af konsulentvirksomheden o&i.

såfremt en stat eller en region skulle beslutte at anvende dette koncept i en eller alle forretningsmodeller på området luftfragt og -post.

DEL IV

DIALOG MED INTERNATIONALE ORGANER OG TREDJELANDE

1. INDLEDNING

Kommissionen samarbejder med internationale organer og vigtige handelspartnere, og dens deltagelse i de tilknyttede internationale møder som f.eks. det årlige møde i ICAO's luftfartssikkerhedspanel sikrer, at EU's holdninger kan koordineres. Der føres en bilateral dialog med visse tredjelande såsom USA, Canada, Australien, Singapore osv., hvilket giver Kommissionen mulighed for at opbygge en god forståelse og et højt tillidsniveau med lande, der har en ligesindet tilgang til luftfartssikkerhed.

2. INTERNATIONALE ORGANER

Kommissionen deltog i det årlige møde i ICAO's luftfartssikkerhedspanel (AVSECP/28), der fandt sted fra den 29. maj til den 2. juni 2017 i Montreal, hvor Global Aviation Security Plan (GASeP), der er en milepæl i luftfartssikkerhedspanelets politikker, blev forelagt og godkendt til forelæggelse for ICAO-Rådet.

Efter ICAO-Forsamlingens resolution A39-19 om cybersikkerhed fra 2016 deltog Kommissionen i ICAO's topmøde om cybersikkerhed og udstillingen om cybersikkerhed, et fælles sikkerheds- og security-arrangement med temaet "Making sense of cyber" (april 2017 i Dubai, De Forenede Arabiske Emirater). GD MOVE fremlagde EU's holistiske tilgang til opbygning af en cyberstrategi med tanke på en tværfaglig tilgang med henblik på at håndtere og bekæmpe cybertrusler inden for luftfart. ICAO blev opfordret til at tage udfordringen op og tackle cybersikkerhed inden for luftfart på globalt plan.

3. TREDJELANDE

Den 21. marts 2017 forstærkede USA luftfartssikkerheden i form af et såkaldt nødtillæg/sikkerhedsdirektiv (EA/SD), hvor luftfartsselskaber, der gennemfører flyvninger fra visse lande til USA, fik påbud om ikke at tillade større elektroniske anordninger end en mobiltelefon/smartphone i håndbagage. Det Forenede Kongerige gennemførte tilsvarende regler for flyvninger til Det Forenede Kongerige fra et begrænset antal lande.

Den 29. marts 2017 mødtes medlemsstaterne og de relevante tjenestegrene i Europa-Kommissionen og EU-Udenrigstjenesten (herunder Efterretnings- og Situationscentret) for at drøfte risikosituationen i lyset af de restriktioner, som de britiske og amerikanske myndigheder har indført. Kommissionen har været i direkte kontakt med de amerikanske myndigheder efterfulgt af en række tekniske møder for at drøfte trusler, sårbarhed og risici. Parterne var enige om, at det er nødvendigt at arbejde sammen om at forbedre luftfartssikkerheden og sammen imødegå truslen på mellemlang og lang sigt.

På grundlag af den omfattende sikkerhedsordning, der er indført i EU, blev en række deraf følgende foranstaltninger vedrørende nødtillæg/sikkerhedsdirektiver integreret i de eksisterende EU-foranstaltninger, hvilket resulterede i, at nødtillægget fik begrænset virkning i EU. Der er samråd og samarbejde i gang mellem EU og USA om denne sag, og hele spørgsmålet om bærbart elektronisk udstyr (PED) har været en god anledning til at styrke dialogen og tilsagnet om samarbejde mellem parterne yderligere.

På ICAO-niveau blev der med stærk støtte fra medlemsstaterne og Kommissionen nedsat en taskforce, der skal tage sig af spørgsmålet om medbringelse af bærbart elektronisk udstyr om bord på luftfartøjer. Taskforcen mødtes i juli i Paris og udarbejdede en række anbefalinger til, hvordan truslen fra skjulte sprængstoffer kan afbødes, uden at det er nødvendigt at forbyde genstande som f.eks. bærbart elektronisk udstyr. ICAO nedsatte endvidere en tværfaglig gruppe vedrørende fragsikkerhed med henblik på at overveje de kombinerede aspekter af dette spørgsmål vedrørende sikkerhed, security og fremme af arbejdsgangen.

Som i de tidligere år har Kommissionen aktivt samarbejdet med USA om luftfartssikkerhedsspørgsmål i en række fora, navnlig samarbejdsgruppen mellem EU og USA om transportsikkerhed (TSCG). Formålet med samarbejdsgruppen om transportsikkerhed er at fremme samarbejdet på en række områder af gensidig interesse og sikre, at "one-stop-security"-ordningen og samarbejdet om gensidig anerkendelse af sikkerhedssystemerne for luftfragt og -post i henholdsvis EU og USA fortsat fungerer. Begge initiativer sparer luftfartsselskaberne for tid og penge og reducerer den operationelle kompleksitet.

Med hensyn til kapacitetsopbygning blev CASE-projektet⁸ tilpasset ved at tilbyde nye aktiviteter med det formål bedre at tackle de behov, som partnerlandene har givet udtryk for, og udviklingen i trusselsbilledet. Desuden blev en række nationale aktiviteter, der henhører under uddannelseskomponenten, lanceret på et subregionalt grundlag. De vigtigste spørgsmål vedrørte anvendelsen af sikkerhedsudstyr, uddannelse af nationale auditorer og en workshop om sårbarhedsvurderinger.

I forbindelse med transportdialogen med Singapore (juni 2017) blev der undertegnet en administrativ ordning for at vise, at der fortsat er vilje til at virkeliggøre "one-stop-security"-ordningen mellem EU og Singapore. Efter en grundig proces, der omfattede en skrivebordsøvelse med henblik på at analysere Singapores lovgivning om luftfartssikkerhed og et positivt vurderingsbesøg i Singapores Changi-lufthavn (oktober 2017), er der blevet udarbejdet et udkast til retsakt, der har været genstand for høring af medlemsstaterne i Luftfartssikkerhedsudvalget, og som er blevet forelagt for kommissærkollegiet (december 2017)⁹.

⁸ Det europæiske projekt om civil luftfartssikkerhed i Afrika og på Den Arabiske Halvø (CASE), der finansieres af EU og gennemføres af ECAC, blev lanceret i begyndelsen af 2016 med en varighed af fire år. Formålet er at støtte partnerlandenes indsats i Afrika og på Den Arabiske Halvø for at mindske truslerne mod den civile luftfart og forbedre efterlevelsen af internationale krav med et stærkt fokus på kvalitetskontrolforanstaltninger.

⁹ Den endelige retsakt, som blev vedtaget, er følgende: Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/55 af 9. januar 2018 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 for så vidt angår tilføjelse af Republikken Singapore til de tredjelande, der anerkendes som lande, der anvender sikkerhedsnormer, som er ækvivalente med de fælles grundlæggende normer for civil luftfartssikkerhed (EØS-relevant tekst) (EUT L 10 af 13.1.2018, s. 5).