



Bruxelles, den 8.3.2024  
COM(2024) 107 final

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

**ÅRLIG RAPPORT FOR 2022 OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF)  
NR. 300/2008 OM FASTSÆTTELSE AF 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 2022 fortsatte Kommissionen med at styrke reglerne for luftfartssikkerhed med et særligt fokus på at støtte genopretningen af sektoren efter covid-19-pandemien og bidrage til at finde løsninger på de problemer, der er forårsaget af mangel på arbejdskraft. Luftfartssikkerhedssektoren gjorde sin del for at undersøge, hvordan kapacitetsproblemer i EU's lufthavne kan afhjælpes, uden at det går ud over sikkerheden. Kommissionen inddrog også EU's medlemsstater og luftfartssikkerhedssektoren i moderniseringen af sin politik.

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

I 2020 iværksatte Kommissionen en statusopgørelse og strategiske drøftelser om mulige næste skridt for EU's luftfartssikkerhedssystem<sup>2</sup>. Høringerne mellem Kommissionens tjenestegrene, medlemsstaterne og interessenterne blev afsluttet i 2022 med det formål at gøre status over den eksisterende ramme for EU's luftfartssikkerhed og udpege potentielle områder, der kan forbedres. Overvejelserne var baseret på fem arbejdsgange, der svarer til hovedelementerne i økosystemet for luftfartssikkerhed, herunder trusler og innovation.

## **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 luftfartssikkerhed, og sikre hurtig opdagelse og korrektion af fejl, har lovgiveren

---

<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).

<sup>2</sup> En række medlemmer af ekspertgruppen vedrørende luftfartssikkerhed (SAGAS), der er nedsat i henhold til artikel 17 i forordning (EF) nr. 300/2008, deltog frivilligt i høringsprocessen.

pålagt Kommissionen at overvåge EU/EØS<sup>3</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 luftfartssikkerhedskravene også er blevet strengere i årenes løb, navnlig på områder som luftfragtsikkerhed, screening af væsker, aerosoler og geléer eller i forbindelse med udrulning og anvendelse af mere avanceret og effektiv teknologi.

### **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 strategien fra Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport (GD MOVE) for overvågning af gennemførelsen af EU's luftfartssikkerhedsnormer. Heri tages hensyn til luftfartsaktiviteten i hver medlemsstat, et repræsentativt udsnit af typen af lufthavnsdrift, niveauet for overholdelsen 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>3</sup> Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde: 27 EU-medlemsstater, Norge, Island og Schweiz. EFTA-Tilsynsmyndigheden (ESA) er ansvarlig for at foretage luftfartssikkerhedsinspektioner i Norge og Island. Kommissionen foretager luftfartssikkerhedsinspektioner i Schweiz på grundlag af en bilateral aftale.

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**

Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010<sup>4</sup> fastsættes 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 2022 var Kommissionen i stand til at foretage inspektioner normalt, da restriktionerne for den frie bevægelighed som følge af covid-19-pandemien endelig blev ophævet.

Kommissionen havde et aktivt team på seks fuldtidsansatte luftfartssikkerhedsinspektører støttet af en pulje på ca. 80 nationale revisorer udpeget af medlemsstaterne, som opfyldte betingelserne for at deltage i Kommissionens inspektioner.

Inddragelse af nationale revisorer i Kommissionens inspektioner bidrager også til et peerreview-system og gør det muligt at udbrede metoder og bedste praksis på tværs af medlemsstaterne og associerede lande<sup>5</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>4</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>5</sup> Se en oversigt over alle Kommissionens og EFTA-Tilsynsmyndighedens aktiviteter vedrørende overvågning af efterlevelsen i 2022 i bilag 1.

Som led i sin sjette cyklus af inspektioner af kompetente myndigheder gennemførte Kommissionen to inspektioner i 2022. Dette antal svarer til antallet af relevante myndighedsinspektioner, der blev gennemført i 2021.

De medlemsstater, der blev inspiceret i 2022, tilpassede 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 revisorer til rådighed til at udføre overvågning af efterlevelsen, og gennemførte de fleste af kravene vedrørende sikkerhedsuddannelse.

Inspektionerne fremhævede imidlertid behovet for en yderligere indsats 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 blev der konstateret problemer i forbindelse med den regelmæssige overvågning af nationale og/eller udenlandske luftfartsselskaber og visse enheder med sikkerhedsansvar.

#### *3.4.2 Indledende inspektioner i lufthavne*

I 2022 gennemførte Kommissionen 18 indledende lufthavnsinspektioner for at kontrollere, om den kompetente myndighed i tilstrækkelig grad overvåger den faktiske gennemførelse af luftfartssikkerhedsforanstaltningerne og er i stand til hurtigt at opdage og afhjælpe potentielle mangler. Eventuelle mangler, som Kommissionens inspektører har konstateret, skal afhjælpes inden for en fastsat frist. Inspektionsrapporterne udveksles blandt alle medlemsstaterne.

Nu, hvor forordning (EF) nr. 300/2008 er blevet gennemført i 13 år, afspejler inspektionsresultaterne indsatsen fra de kompetente myndigheders og branchens side. De fleste sikkerhedskrav blev gennemført korrekt. Inspektionerne fremhævede imidlertid vanskeligheder med en effektiv gennemførelse af visse foranstaltninger, f.eks. adgangskontrol og screening af håndbagage, samt vanskeligheder med cybersikkerhed.

#### *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 2022 var året for genoptagelse af inspektionsaktiviteterne

efter covid-19-pandemien, fokuserede Kommissionen på indledende inspektioner, og der blev ikke foretaget opfølgende inspektioner det 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, og om luftfartssikkerhedssituationen i deres lufthavne.

Ud over sine egne regelmæssige inspektioner giver vurderingen af disse rapporter Kommissionen et redskab til nøje at følge gennemførelsen af 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.

Kvaliteten af de årlige rapporter og oplysningerne fra medlemsstaterne er fortsat konstant, og der blev opnået yderligere harmonisering i 2022. Vurderingen af rapporterne viste, at den overordnede kvalitet af overvågningsaktiviteterne endnu ikke var vendt tilbage til niveauet før covid-19, sandsynligvis på grund af pandemien, som havde en indvirkning på alle overvågede områder og på både myndigheders og operatørers kapacitet. Der er også plads til forbedringer, navnlig med hensyn til udførelsen af skjulte test og opfølgende inspektioner samt med hensyn til anvendelsen af håndhævelsesforanstaltninger.

Der blev sendt en formel omfattende evaluering til medlemsstaterne, som fremhævede, hvor det var nødvendigt, forslag til, hvordan den nationale indsats kan forbedres eller skræddersys bedre.

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

Vurderingerne foretages i forbindelse med "one-stop security"-ordningerne mellem EU og tredjelande. Formålet er at bekræfte, at gennemførelsen af visse sikkerhedsforanstaltninger fortsat er af samme standard som gennemførelsen af EU's luftfartssikkerhedslovgivning. I 2022 blev der foretaget tre vurderinger, herunder USA, Singapore og Serbien.

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

Er de 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 2022.

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 2022 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 marts 2022 ved gennemførelsesforordning (EU) 2022/421<sup>6</sup>. Sidstnævnte genindfører de korrekte lister over tredjelande, der er anerkendt for at anvende sikkerhedsstandarder svarende til de fælles grundlæggende standarder, giver mulighed for en kort forlængelse af anvendelsen af EDS-udstyr, der opfylder norm 2, til screening af fragt og post og præciserer bestemmelsen om gradvis udfasning af single-view røntgenudstyr. En anden ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 blev vedtaget i juli 2022 ved gennemførelsesforordning (EU) 2022/1174<sup>7</sup>. Ud over præciseringerne indeholder den ændringer vedrørende lufthavnsikkerhed, sikker transport af skydevåben om bord, uddannelse af personale, sikkerhed i forbindelse med luftfragt og -post, kendte leverandører af lufthavnsleverancer, baggrundskontrol, bombebehunde (EDD) og sporingsstandarder for metaldetektionsudstyr (WTMD).

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

Unionens database<sup>8</sup> til sikring af forsyningskæden er det eneste juridiske redskab, der kan konsulteres 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".

---

<sup>6</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/421 af 14. marts 2022 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed (EUT L 87 af 15.3.2022, s. 1).

<sup>7</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1174 af 7. juli 2022 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 for så vidt angår detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (EUT L 183 af 8.7.2022, s. 35).

<sup>8</sup> <https://ksda.ec.europa.eu/>.

Ved udgangen af 2022 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 2022.

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

Første fase af det nye indførselskontrollsystem (ICS2), der er baseret på kravene til forudgående fragtinformation før lastning, har været gældende for post- og ekspresforsendelser siden 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 november 2022 en tredje fælles workshop med luftfartssikkerhedsmyndigheder og nationale toldmyndigheder for at fremme en gnidningsløs gennemførelse af PLACI og forberede iværksættelsen af anden fase af ICS2 i marts 2023.

## **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 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. I 2022 blev der i Nederlandene og Tyskland indledt to forsøg vedrørende gennemførelse af automatiseret opsporing af forbudte genstande (APID) i kombination med sprængstofdetektionssystemer for håndbagage (EDSCB)<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Den endelige rapport om forsøget i Nederlandene blev modtaget i juni 2023. Forsøget i Tyskland er stadig i gang.



## 5.2 Møder

Kommissionen afholdt i november 2022 et tredje møde i arbejdsgruppen vedrørende cybersikkerhed inden for luftfart, der samlede medlemsstaternes myndigheder med ansvar for luftfartssikkerhed og gennemførelsen af NIS-direktivet<sup>10</sup>. Mødet gav mulighed for i fællesskab at drøfte relevante spørgsmål om cybersikkerhed inden for luftfart og udpege specifikke områder, hvor der er behov for yderligere arbejde. 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 årsmøde for og uddannelse af de nationale AVSEC-inspektører i september 2022.

## 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.

# 6. TRUSSELSBEGIVENHEDER OG FREMTIDSUDSIGTER

## 6.1 Generelt

International jihadterrorisme er fortsat en væsentlig trussel mod EU, der kræver omhyggelig overvågning<sup>11</sup>. På trods af globale bestræbelser på at begrænse kilderne til finansiering af terrorisme har terrororganisationer stadig adgang til store kontantreserver<sup>12</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,

---

<sup>10</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).

<sup>11</sup> Se f.eks.: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12315-2021-INIT/da/pdf>.

<sup>12</sup> <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy0532>.

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, herunder hybride trusler, som luftfart står over for, og foretaget en regelmæssig overvågning heraf for at opbygge viden og kapacitet til at reagere på disse trusler og håndtere risikoen effektivt. I oktober 2022 blev der iværksat en omfattende risikokortlægning (som blev afsluttet i første kvartal af 2023) for at vurdere trusselsniveauet og risikoen mod den civile luftfart. Denne øvelse fandt sted inden for rammerne af arbejdsgruppen om luftfartssikkerhedsstrategi, der er nedsat for at gøre status over udviklingen både med hensyn til trusselsbilledet og detektionskapaciteten. Resultaterne af kortlægningen af luftfartssikkerhedsrisici vil understøtte beslutningsprocessen om et nyt referencescenarie for passagerkontrolsteder. I 2022 blev arbejdsforløbet vedrørende risikovurdering af luftfragt også relanceret som følge af ophævelsen af covid-19-restriktionerne.

## 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. Det anslås, at mindst et par tusinde cyberhændelser, der påvirkede forskellige interessenter i luftfartssektoren, fandt sted i 2022<sup>13</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, i forbindelse med den overordnede ramme for reglerne på dette område<sup>14</sup>. Cyberområdet peger på en række specifikke udfordringer, herunder viften af aktører og motivationer (ud over terrorgrupper). Kommissionen har også

---

<sup>13</sup> De vigtigste typer af hændelser er svigagtige websteder, malware, distributed denial of service-angreb (DDoS) og phishing.

<sup>14</sup> Punkt 102 i Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final af 9. december 2020).

vedtaget foranstaltninger på dette område<sup>15</sup> i lyset af, at fjendtlige miljøer har mere ondsindede hensigter og en øget kapacitet. 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 (UAS), bedre kendt som droner, kan forårsage afbrydelse af lufthavnsoperationer og bringe luftfartøjer og deres passagerer i fare<sup>16</sup>. Øget systemmodstandsdygtighed og kapacitet til at modvirke UAS er også en integreret del af "dronestrategien 2.0"<sup>17</sup>, som Kommissionen vedtog i november 2022 for at udvikle droner til at blive en vektor for intelligent og bæredygtig mobilitet i fremtiden. Med dette initiativ vil vi med digitalisering og automatisering gøre det muligt for droner at bidrage til nye bæredygtige tjenester og transportformer, hvor der bliver taget højde for mulige synergier mellem civile og militære anvendelser. I den forbindelse vil Kommissionen foretage en sikkerhedsrisikovurdering af droner med det formål at udpege potentielle yderligere sårbarheder i lufthavne, der kan kræve lovgivningsmæssige løsninger<sup>18</sup>.

### 6.4 Konflikttramte områder

I forbindelse med varslingsystemet for risikovurdering af konflikttramte områder fortsatte de fælles risikovurderinger med at finde regelmæssigt sted hvert kvartal i 2022 under ledelse af den integrerede EU-gruppe for risikovurdering af luftfartssikkerheden. Formålet med denne øvelse er rettidigt at udveksle oplysninger om vurderingen af risici for EU's civile luftfart, der opstår i konfliktområder, som støtte til risikobegrænsning. I hastetilfælde afholdes ekstraordinære møder<sup>19</sup>.

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

---

<sup>15</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>16</sup> Ifølge EASA's årlige sikkerhedsgennemgang i 2022 faldt forekomsten af droner i 2021 (de seneste tilgængelige tal).

<sup>17</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det europæiske økonomiske og sociale udvalg og regionsudvalget om 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> Flagskibsforanstaltning 18.

<sup>19</sup> Gruppen afholdt fire regelmæssige møder (et hvert kvartal), før hvilke der blev afholdt forberedende møder med luftfartsselskaberne og deres sammenslutninger. Desuden blev der afholdt et hastemøde i februar 2022 på grund af den russiske invasion af Ukraine. I løbet af året blev der udstedt to nye informationstidender om konfliktområder (CZIB'er), ni blev ændret og én blev tilbagekaldt. Desuden blev to informationsnotater ændret og ét tilbagekaldt.

## **7. INTERNATIONAL DIALOG**

### **7.1 Generelt**

Kommissionen fortsatte sit bidrag til 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 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/33), der fandt sted den 9.-13. maj 2022, samt det første møde i ICAO's cybersikkerhedspanel (CYSECP/1), der fandt sted den 16.-20. maj 2022.

Den 41. ICAO-forsamling blev afholdt den 27. september-7. oktober 2022. Europa havde fire primære luftfartssikkerhedsbidrag til forsamlingen. De omhandlede: 1. sikring af effektiv luftfartssikkerhed i forbindelse med genopretningen efter covid-19, 2. udvikling af en ramme for cybersikkerhed, 3. menneskelige faktorer på luftfartssikkerhedsområdet og 4. et informationsdokument om CASE's kapacitetsopbygningsprojekt inden for luftfartssikkerhed. EU og dets medlemsstater var også medsponsor til et arbejdsdokument med Canada om godkendelse af globale, regionale og industrielle initiativer, der har til formål at mindske de risici, som konfliktområder udgør for den civile luftfart.

### **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. Det 31. møde i samarbejdsgruppen mellem EU og USA om transportsikkerhed (TSCG) fandt sted den 29.-30. marts 2022 og blev afholdt af Transportation Security Administration (TSA).

I overensstemmelse med EU-retten har Kommissionen indført "one-stop security"-ordninger (OSS), som anerkender de sikkerhedsstandarder, der anvendes i visse tredjelande eller lufthavne i tredjelande, som værende ækvivalente med EU's standarder<sup>20</sup>. Der blev ikke indgået nogle nye "one-stop security"-ordninger i 2022.

---

<sup>20</sup> EU har "one-stop security"-ordninger med bl.a. USA, Canada, Singapore, Montenegro, Serbien, Det Forenede Kongerige og Israel (kun for indtjekket bagage).

For Israels vedkommende er udvidelsen af den eksisterende OSS-ordning til at omfatte passagerer og håndbagage stadig suspenderet, indtil alle udviklingsprojekter i Tel Aviv Ben Gurion lufthavn er gennemført, herunder investeringer i screeningteknologi, der er et krav til "one-stop security"-ordninger. Disse udviklingsprojekter er blevet udsat på grund af de negative finansielle virkninger af covid-19-pandemien. Med hensyn til Japan er vurderingen af landets relevante lovgivning om luftfartssikkerhed i gang.

Med hensyn til kapacitetsopbygning videreførtes i 2022 projektet vedrørende civil luftfartssikkerhed i Afrika og på Den Arabiske Halvø (CASE II), der finansieres af Europa-Kommissionen med et budget på 8 mio. EUR og gennemføres af ECAC. De aktiviteter, der blev udført af luftfartssikkerhedsekspert, omfattede workshopper, webinarer og bilaterale aktiviteter i landet<sup>21</sup>. 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 2022 aftog covid-19-pandemien endelig, og rejserestriktionerne blev fjernet. Der kan gennemføres normale inspektioner på stedet, og det internationale samarbejde om luftfartssikkerhed kan også vende tilbage til niveauet før pandemien.

Den stigende vækst i lufttrafikken skabte udfordringer for luftfartssystemet i visse EU-lufthavne, navnlig i begyndelsen af sommeren. Efter mere end to års nedgang i efterspørgslen efter flyrejser krævede det tid og omhyggelig planlægning fra alle interessenter at sikre, at passagererne kunne få den bedste oplevelse på deres rejser. Kommissionen bidrog ved at undersøge, hvordan kapacitetsproblemerne i EU's lufthavne kan afhjælpes uden at bringe sikkerheden i fare, f.eks. ved at lette udvekslingen af oplysninger og driftserfaringer mellem lufthavne og tilsynsmyndigheder for at forbedre passagerkapaciteten samt ved at forbedre koordineringen og den mulige gensidige anerkendelse af baggrundskontroller.

Med hensyn til fremtiden overvejede Kommissionen, hvordan rammerne for luftfartssikkerhed kan forbedres yderligere. Med henblik herpå overvejede den måder, hvorpå rammernes effektivitet, bæredygtighed og fleksibilitet kan øges uden at gå på

---

<sup>21</sup> I 2022 blev der gennemført 35 aktiviteter bestående af fem multilaterale aktiviteter (to workshopper og tre multilaterale kurser) og 30 bilaterale aktiviteter til fordel for 61 partnerlande og med i alt 733 deltagere takket være mobiliseringen af i alt 43 talere, der var inviteret til at bidrage til de multilaterale aktiviteter, hvoraf 22 kom fra partnerlande. Ud over disse større arrangementer er seks sikkerhedsekspert fra partnerlandene blevet mobiliseret til at deltage som medundervisere i uddannelsesaktiviteter. Det samlede antal aktiviteter, der er blevet gennemført siden projektets start indtil december 2022, er 62.

<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.

kompromis med det høje sikkerhedsniveau, der hidtil er opnået. Dette arbejde vil fortsætte på grundlag af de forbedringer, der er konstateret i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene<sup>23</sup>, der blev offentliggjort i 2023, med henblik på sammen med medlemsstaterne og interessenterne at gennemføre de foranstaltninger, der vil muliggøre rammer for luftfartssikkerhed, som er mere modstandsdygtige, innovative og bedre rustet til fremtiden.

---

<sup>23</sup> Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene: Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking (SWD (2023) 37 final af 2. februar 2023).