EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 23.7.2015
COM(2015) 360 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

ÅRLIG RAPPORT FOR 2014 OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR. 300/2008 OM FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

ÅRLIG RAPPORT FOR 2014 OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR. 300/2008 OM FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART

Denne rapport dækker perioden 1. januar-31. december 2014

INDLEDNING

Året 2014 var præget af ikrafttrædelsen af første fase af den teknologiske kontrol af væsker, geler og aerosoler, som passagerer medbringer i deres håndbagage, samt afslutningen af overgangsfasen for gennemførelse af EU-kravene til indgående fragt og post. Der var megen debat om begge spørgsmål før ikrafttrædelsen, og de var også genstand for en intens forberedelse, hvilket sikrede en gnidningsløs og rettidig gennemførelse.

I fortsættelse af den konsolideringsproces, der blev iværksat i 2013, vedtog Kommissionen i juni 2014 endnu en lovgivningspakke med det formål at præcisere, harmonisere og forenkle de eksisterende sikkerhedsforanstaltninger inden for luftfart. Medlemsstater og interessenter så positivt på ændringerne, som forbedrer den retlige klarhed med henblik på at undgå divergerende fortolkninger af lovgivningen og yderligere sikre den bedste gennemførelse af de fælles grundlæggende standarder for luftfartssikkerhed. Pakken omfattede også en harmonisering af toldmyndighedernes autoriserede økonomiske operatørprogram og ordningen for luftfartssikkerhed for sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere. Denne harmonisering åbner mulighed for gensidig anerkendelse af visse aktiviteter, der udføres af de respektive myndigheder, hvilket letter arbejdet i den berørte branche og for de statslige myndigheder, samtidig med at det aktuelle sikkerhedsniveau opretholdes.

På grundlag af resultatet af EU's risikovurdering med fokus på passagerrelaterede risici blev der i hele 2014 gjort en intens indsats for yderligere at øge kapaciteten til sporing af sprængstoffer. Arbejdet resulterede i lovgivning om brugen af udstyr til spordetektion af sprængstoffer (ETD) med henblik på screening af passagerer, bagage og fragt. Brugen af ETD til screening af passagerer og håndbagage bliver obligatorisk fra september 2015. Sideløbende hermed blev der foretaget yderligere to runder med risikovurderinger af luftfragt.

På den internationale scene tog Europa-Kommissionen effektivt del i alle relevante begivenheder og fora i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), hvor den fortsatte med at spille en vigtig rolle med koordineringen af EU's holdning og strategi for luftfartssikkerhedspolitik internationalt. Kommissionen har været stærkt involveret i samarbejdet med centrale tredjelandspartnere og regionale organisationer og har afholdt og deltaget i flere bilaterale og multilaterale møder i 2014. Der blev lagt særlig vægt på oplysningsaktiviteter i den afrikanske region med henblik på at lette en gnidningsløs gennemførelse af kravene til indgående fragt og post.

Medlemsstaternes og relevante operatørers overvågning af gennemførelsen af luftfartssikkerhedsforanstaltningerne gennem EU-inspektioner er et andet område, hvor der i årets løb har fundet et tæt samarbejde sted mellem medlemsstaterne og Kommissionen. Overholdelsesniveauet var stabilt og krævede ikke suspension af EU's one-stop-securitysystem i 2014.

DEL I

INSPEKTIONERNE

1. GENERELT

Kommissionen skal i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008 udføre inspektioner af medlemsstaternes luftfartssikkerhedsmyndigheder (de kompetente myndigheder) og af EU-lufthavne. Schweiz deltager også i fællesskabsprogrammet, mens EFTA-Tilsynsmyndigheden (ESA) inspicerer Norge og Island ud fra tilsvarende bestemmelser. Kommissionen råder over en gruppe på ni fuldtidsansatte luftfartssikkerhedsinspektører til at løse sine inspektionsopgaver. Dette inspektionsarbejde understøttes af en pulje på omkring 100 nationale inspektører, som medlemsstaterne, Island, Norge og Schweiz har udnævnt, og som kvalificerer sig til deltagelse i Kommissionens inspektioner gennem uddannelse, som Kommissionen sørger for. En oversigt over Kommissionens og EFTA-Tilsynsmyndighedens hidtidige overvågning af overholdelsen er vedhæftet som bilag 1.

2. INSPEKTION AF DE KOMPETENTE NATIONALE MYNDIGHEDER

Kommissionen afsluttede i 2014 den tredje runde inspektioner af kompetente myndigheder og påbegyndte den fjerde runde. Denne rapport dækker resultaterne af alle de inspektioner, der er foretaget i løbet af 2014 under begge runder. I alt blev der foretaget ni inspektioner af kompetente myndigheder i 2014. For de fleste medlemsstaters vedkommende viste disse inspektioner betydelige forbedringer i forhold til tidligere inspektioner.

De hyppigst afslørede mangler i 2014 svarede til dem, der blev fundet under den tredje runde, og de vedrørte hovedsageligt mindre uoverensstemmelser i forbindelse med den fulde tilpasning af de nationale luftfartssikkerhedsprogrammer og begrænsninger i gennemførelsen af de nationale kvalitetskontrolprogrammer. For så vidt angår sidstnævnte overvågede nogle medlemsstater ikke i tilstrækkelig grad kendte leverandører og forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer på grund af manglende ressourcer som følge af presset på de offentlige budgetter og det store antal berørte enheder. I flere inspicerede medlemsstater var det også nødvendigt at foretage forbedringer af den løbende overvågning af udenlandske luftfartsselskaber. Endelig overholdt et begrænset antal medlemsstater ikke fuldt ud minimumsantallet af inspektioner af sikkerhedsforanstaltninger i lufthavne.

På positivsiden var afhjælpningen af de konstaterede mangler tilstrækkelig for de fleste medlemsstater, der blev inspiceret i 2014, og alle medlemsstater rådede over håndhævelsesmuligheder.

3. INDLEDENDE INSPEKTIONER I LUFTHAVNE

Der blev i 2014 gennemført 25 indledende inspektioner i lufthavne, hvilket svarer til det antal, som blev udført i 2013. Alle kapitler blev dækket (dog ikke i forbindelse med hver inspektion). Den samlede procentdel af de centrale foranstaltninger, som viste sig at være i overensstemmelse med forordningen i 2014, var 81 %, hvilket stort set er det samme som i de foregående år.

De fleste af de konstaterede mangler skyldes stadig – ligesom tidligere – menneskelige faktorer. Disse forekommer især inden for områderne screening og flysikkerhed samt i forbindelse med opfyldelsen af visse sikkerhedskrav til fragt. De problemer, som tilskrives menneskelige faktorer, bør afhjælpes gennem bedre uddannelse og tilsyn.

På den anden side skete der i 2014 forbedringer med overholdelsen af kravene til sikkerhedskontroller af forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer sammenlignet med de tidligere år. Denne forbedring kan forklares ved øget bevidsthed efter Kommissionens informationskampagner samt revisionen af den relevante lovgivning, som øgede foranstaltningernes klarhed og konsistens.

4. OPFØLGENDE INSPEKTIONER

I overensstemmelse med artikel 13 i Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010[1] udfører Kommissionen rutinemæssigt et begrænset antal opfølgende inspektioner. Der vil blive fastsat et yderligere besøg, hvis der er konstateret flere alvorlige mangler i løbet af den indledende inspektion, men også på vilkårligt grundlag for at verificere nøjagtigheden af den nationale overvågning af og rapportering om overholdelsen. Der blev gennemført fire sådanne besøg i 2014, og de bekræftede, at de fleste af de konstaterede mangler var blevet tilstrækkeligt afhjulpet. To opfølgende inspektioner krævede dog stadig en tæt overvågning af afhjælpningsprocessen med hensyn til et begrænset antal tilbageværende mangler, hvilket derfor bekræfter betydningen af sådanne opfølgende besøg.

5. VURDERINGER

I årets løb blev der foretaget en vurdering af en amerikansk lufthavn inden for rammerne af arbejdsaftalen med USA's transportsikkerhedsmyndighed i henhold til lufttransportaftalen mellem EU og USA[2].

Endvidere blev rapporterne om de vurderinger, der blev foretaget på Guernsey, Jersey og Isle of Man, gennemgået af forskriftsudvalget om luftfartssikkerhed, hvilket resulterede i, at lufthavnene i disse områder blev optaget i EU's one-stop-securitysystem[3].

6. UAFSLUTTEDE SAGER, ARTIKEL 15-SAGER OG RETSFORFØLGNING

Inspektionssager afsluttes først, når Kommissionen finder det godtgjort, at der er gennemført passende afhjælpende foranstaltninger. 35 sager (26 om lufthavne og ni om kompetente myndigheder) blev færdigbehandlet i 2014. Det betyder, at der for hver ny inspektion, som blev foretaget i årets løb, blev afsluttet en inspektionssag, og der blev derfor ikke oparbejdet nogen sagspukkel i 2014. I alt var ni inspektionssager angående kompetente myndigheder og 16 angående inspektioner af lufthavne uafsluttede ved årets udgang.

Anses de mangler i gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger, der konstateres i en lufthavn, for 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. Det var ikke nødvendigt at indlede artikel 15-sager i 2014.

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 ved

---

1 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.

2 EUT L 134 af 25.5.2007, s. 4.

3 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 687/2014 af 20. juni 2014 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010 med henblik på afklaring, harmonisering og forenkling af luftfartssikkerhedsforanstaltninger, ækvivalens af sikkerhedsstandarder og sikkerhedsforanstaltninger vedrørende fragt og post.

gentagelse af dem. I 2014 blev der indledt ét traktatbrudssøgsmål efter inspektion af en national myndighed. Efter Kommissionens mening havde den pågældende medlemsstat undladt at sørge for regelmæssig overvågning af overholdelsen med hensyn til visse sikkerhedsforanstaltninger i en række lufthavne i dens område. Denne sag verserede stadig i begyndelsen af 2015. Endvidere kunne ét traktatbrudssøgsmål, som blev indledt i 2013 for manglende national overvågning af luftfartsselskaber, der opererede i den pågældende medlemsstat, afsluttes i løbet af 2014 efter kontrol af, at medlemsstaten havde øget antallet af sine inspektioner væsentligt.

7. MEDLEMSSTATERNES EGNE EVALUERINGER

I henhold til punkt 18.1 i bilag II til Kommissionens forordning (EF) nr. 300/2008 som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010[4] skal medlemsstaterne hvert år ved udgangen af marts udarbejde en rapport til Kommissionen om resultaterne af deres nationale overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne for perioden januar til december i det foregående år. Medlemsstaternes bidrag til rapporteringsperioden januar-december 2013 blev indgivet rettidigt, og alle fulgte Kommissionens model. De vigtigste mangler, som blev konstateret under analysen af disse rapporter, var de samme som tidligere år og omhandlede det forhold, at nogle medlemsstater syntes at have vanskeligt ved at inspicere alle sikkerhedsforanstaltninger, udføre skjult afprøvning inden for alle påkrævede områder og sikre tilstrækkelige opfølgningsaktiviteter. Kommissionen fortsatte derfor med at lægge særlig vægt på disse spørgsmål under sine inspektioner af de kompetente myndigheder.

DEL II

LOVGIVNINGEN OG SUPPLERENDE VÆRKTØJER

1. LOVGIVNING

Civil luftfart er fortsat et mål for terrorgrupper, og for at imødegå denne trussel er det nødvendigt at sikre gennemførelse af passende risikobaserede beskyttelsesforanstaltninger. Kommissionen og medlemsstaterne tilpasser derfor løbende de afbødende foranstaltninger for at opnå det højeste sikkerhedsniveau og samtidig mindske de negative virkninger på driften. Nye retsakter om luftfartssikkerhed til gennemførelse af lovgivning vedtaget i 2014 vil yderligere finjustere den retlige ramme i forordning (EF) nr. 300/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

En af de vigtigste ændringer, der blev vedtaget i 2014, vedrører brugen af særlige midler til sporing af sprængstoffer, passagerer skjuler på sig[5]. Dette vil blive nået gennem et mandatbaseret krav om at bruge ETD-udstyr i screeningprocessen i EU's lufthavne for at forbedre kapaciteten til sporing af sprængstoffer. Alternativt kan lufthavnene tage sikkerhedsscannere eller sprængstofhunde i anvendelse for at nå det samme mål. Fristen for obligatorisk brug af ETD i screeningen af passagerer er fastsat til 1. september 2015. Med disse ændringer præciseredes også brugen af ETD til forskellige anvendelsesformål som screening af passagerer, bagage og fragt med henblik på at sikre effektiviteten.

---

4 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 18/2010 af 8. januar 2010 om ændring af forordning (EF) nr. 300/2008, EUT L 7 af 12.1.2010, s. 3.

5 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 278/2014 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010 for så vidt angår afklaring, harmonisering og forenkling af anvendelsen af spordetektionsudstyr, EUT L 82 af 30.3.2014.

I juni 2014 vedtog Kommissionen også nye gennemførelsesbestemmelser for yderligere at afklare, harmonisere og forenkle visse luftfartssikkerhedsforanstaltninger og -bestemmelser[6]. Erfaringer med gennemførelse af EU-bestemmelser om luftfartssikkerhed viste behovet for at sikre mere juridisk klarhed for at standardisere fortolkningen af lovgivningen og yderligere at sikre en effektiv gennemførelse af de fælles grundlæggende normer. Ændringerne vedrørte hovedsagelig foranstaltninger vedrørende luftfartøjers sikkerhed og sikkerhedskontrol af fragt, post, forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer samt sikkerhedsudstyr. Samtidig inkluderede Kommissionen Guernsey, Isle of Man og Jersey i EU's one-stop-securityordning, da det blev kontrolleret, at de anvender sikkerhedsstandarder, som svarer til EU's fælles grundlæggende standarder. Et andet vigtigt element i denne ændring var tilpasningen af kravene til sikkerhedsgodkendte fragtagenter/kendte befragtere og toldvæsenernes autoriserede økonomiske operatører. Denne tilpasning vil give mulighed for gensidig anerkendelse og vil derved lette vilkårene for den berørte branche og de offentlige myndigheder.

I bilag 2 findes en liste over al vedtaget lovgivning. Disse retsakter blev færdiggjort på fem regelmæssige møder i forskriftsudvalget om luftfartssikkerhed, fem møder i ekspertgruppen vedrørende luftfartssikkerhed og på en række fokuserede arbejdsgruppemøder, i hvilke både medlemsstaterne og branchen deltog. Ændringerne vedrørende luftfragt, der bringes ind i EU, var også baseret på yderligere to runder med risikovurderinger af luftfragt.

2. UNIONENS DATABASE TIL SIKRING AF FORSYNINGSKÆDEN

Databasen over sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere[7] har siden den 1. juni 2010 været det eneste retlige hovedredskab, 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-luftfartsecurity-validatorer, som er godkendt i medlemsstaterne. Den blev også omdøbt til "Unionens database til sikring af forsyningskæden"[8] for bedre at afspejle det udvidede anvendelsesområde. Ved udgangen af 2014 indeholdt databasen omtrent 14 000 registreringer af sikkerhedsgodkendte fragtagenter, kendte befragtere, uafhængige validatorer og ACC3-enheder. Den fastsatte tilgængelighedsgrad på 99,5 % blev til også stadighed opfyldt i 2014.

3. INSPEKTIONER AF EU-LUFTHAVNE – HÅNDBØGER

Ifølge forordning (EF) nr. 300/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010 skal Kommissionens overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne for civil luftfartssikkerhed være objektiv og foretages efter en standardmetode.

For at bidrage til dette mål har Kommissionen oprettet og ajourfører to omfattende håndbøger med detaljerede påmindelser og vejledninger for EU's inspektører i marken. Den ene håndbog dækker inspektioner inden for luftfragtsikkerhed, mens den anden omhandler inspektioner af lufthavne. I november 2014 blev begge håndbøger revideret for at tage højde for de senest indførte ændringer i gennemførelsesbestemmelserne og for at tilføje yderligere påmindelser og vejledninger til

---

6 Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 687/2014 af 20. juni 2014 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010 med henblik på afklaring, harmonisering og forenkling af luftfartssikkerhedsforanstaltninger, ækvivalens af sikkerhedsstandarder og sikkerhedsforanstaltninger vedrørende fragt og post.

7 Kommissionen oprettede denne database, som det er obligatorisk at bruge for aktører i forsyningskæden, gennem forordning (EU) nr. 185/2010 og afgørelse K(2010) 774.

8 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.

inspektørerne. For at hjælpe medlemsstaterne med gennemførelsen af de fælles grundlæggende normer stilles disse håndbøger også til rådighed for de nationale inspektører.

DEL III

FORSØG, UNDERSØGELSER OG NYE INITIATIVER

1. FORSØG

Der er tale om et "forsøg" i betydningen 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 gennemfører en evaluering af en ny sikkerhedskontrol, som tages i brug i tillæg til en eller flere af dem, der allerede er omfattet af lovgivningen.

I løbet af 2014 blev der udført forsøg og evalueringer i Frankrig, Sverige og Nederlandene. Disse vedrørte brug af metaldetektorer til sko kombineret med metaldetektorkarme, brug af en ny generation af udstyr til screening af håndbagage, uden at det er nødvendigt at fjerne bærbare computere, store elartikler og væsker før screening samt brug af software i screeningudstyret, som automatisk kan cleare tasker, der ikke indeholder farlige genstande. Alle forsøg gav positive resultater og gav værdifuldt input til fremtidige lovændringer.

2. UNDERSØGELSER OG RAPPORTER

I maj 2014 modtog Kommissionen en undersøgelse[9] med vurdering af virkningerne af den første fase af gennemførelsen af screening for væsker, som begyndte den 31. januar 2014. Fra den dato har passagerer kunnet medbringe toldfrie væsker, flydende medicin og væsker til brug ved særlige kostbehov, forudsat at de er screenet med særligt udstyr. Undersøgelsen indeholdt analyse af operationelle data såsom antallet af screenede passagerer og antallet af væsker medtaget pr. passager for at se, om driften blev påvirket. Konklusionen af undersøgelsen var, at der ikke var nogen driftsmæssige virkninger af denne første fase med ophævelse af væskerestriktionerne, og at gennemførelsen af lovgivningen var vellykket.

Ved udgangen af november 2014 modtog Kommissionen resultaterne af en supplerende undersøgelse med vurdering af en mulig anden fase for ophævelse af væskerestriktionerne. Denne undersøgelse blev foretaget af konsulentfirmaet ICF International. Det vurderede gennem en række lufthavnsforsøg muligheden for at tillade passagerer at medbringe flaskevand og kontrollerede også resultaterne af den foregående undersøgelse i forhold til den driftsmæssige virkning af den første fase. Endvidere konkluderede denne undersøgelse, at den første fase ikke havde negative driftsmæssige virkninger på EU's lufthavne, end ikke i løbet af højsæsonen om sommeren i de EU-lufthavne, som var med i undersøgelsen. Det blev dog også konkluderet, at der kan være en betydelig virkning på gennemstrømningsmængden og omkostningerne for EU-lufthavne, hvis restriktionerne skulle blive hævet yderligere, så passagerer også kan medbringe flaskevand. Dette skyldtes primært det forventede høje antal flasker, der ville skulle screenes, hvilket ville kræve betydeligt mere udstyr til væskescreening. Resultatet af undersøgelsen førte til, at Kommissionen i samråd med medlemsstater, interessenter og internationale partnere udsatte indførelsen af anden fase af ophævelsen af væskerestriktionerne.

[9] Undersøgelsen blev foretaget af konsulent Leigh Fisher.

3. NYE INITIATIVER

Der blev gjort betydelige fremskridt med en af de vigtigste og mest udfordrende sager, nemlig køreplanen for udvikling af luftfartssikkerhedsteknologier. I køreplanen fastsættes forskellige aktiviteter, som dækker alle aspekter af sikkerhedsteknologi og -metoder, og den er reference for alle europæiske interessenter, som arbejder med luftfartssikkerhedsforskning.

I forbindelse med fragt arbejder Kommissionen fortsat tæt sammen med medlemsstaterne med henblik på at forhandle gennemførelsen af en ordning for analyse af forudgående fragtinformation (ACI). I den forbindelse fortsatte samarbejdet med toldmyndighederne om forudgående fragtinformation før lastning (PLACI), hvor et internationalt arbejde er påbegyndt inden for rammerne af den fælles ICAO/WCO-arbejdsgruppe om ACI, hvor Kommissionen spiller en aktiv rolle. Dette arbejde sammen med stater og interessenter sigter mod at nå fælles aftalte principper og mulige standarder og anbefalet praksis, som skal vedtages og gennemføres, såfremt en stat eller en region skulle beslutte at anvende dette koncept i en eller alle forretningsmodeller på området luftfragt og -post.

FJERDE DEL

DIALOG MED INTERNATIONALE ORGANER OG TREDJELANDE

1. GENERELT

Kommissionen samarbejder til fulde med internationale organer og vigtige tredjelandspartnere og er regelmæssigt repræsenteret ved internationale møder, hvor den samordner EU's holdning og ofte kommer med indlæg eller fremlægger skriftlige oplæg. Der finder også i passende omfang drøftelser sted med individuelle tredjelande og regionale organisationer om emner af lokal eller fælles interesse. Med sådanne kontakter kan EU både følge med i og formidle god praksis og øve indflydelse på den globale beslutningstagning.

2. INTERNATIONALE ORGANER

Kommissionen deltog i årsmødet i ICAO's luftfartssikkerhedspanel, der fandt sted i Montreal den 17.-21. marts 2014. I forbindelse med rapportering om udviklingen inden for luftfartssikkerhed fremlagde Kommissionen tre skriftlige oplæg, hvori EU's synspunkter var skitseret (to oplæg omhandlede spørgsmålet om sikkerhedsforanstaltninger vedrørende væsker, og et oplæg omhandlede sikkerhedsforanstaltninger vedrørende luftfragt). Disse oplæg blev vel modtaget og fik bred opbakning.

Kommissionen bestræbte sig også på at give oplysninger om EU-luftfartssikkerhedsvalideringen inden for fragt og post, der transporteres til EU. Dette blev opnået ved at deltage aktivt i en række internationale fora, også inden for rammerne af ICAO og andre internationale og regionale organisationer. Navnlig blev der i marts 2014 afholdt en fælles workshop mellem EU og AFCAC (den afrikanske civile luftfartskommission) om luftfragt- og -postsikkerhed i Dakar, Senegal. Dette arrangement gav Kommissionen lejlighed til at forklare og præcisere alle aspekter vedrørende EU-bestemmelserne om indgående fragt og post (ACC3) for afrikanske staters forvaltninger og operatører. Herudover skabte mødet dialog og samarbejde mellem de to regioner og et vigtigt initiativ fra Kommissionen om kapacitetsopbygning og bistand på det civile luftfartssikkerhedsområde i Afrika og Mellemøsten, som skal gennemføres i perioden 2015-2018.

Kommissionen deltager også regelmæssigt i møder i ECAC's sikkerhedsforum og de tilknyttede taskforcer. Konklusionerne fra hver af disse grupper har efterfølgende dannet grundlag for drøftelser på møder i Forskriftsudvalget for Luftfartssikkerhed og udvalgets tilknyttede arbejdsgrupper. Inden for rammerne af en samarbejdsaftale, der blev indgået i 2012, er aktiviteterne på luftfartssikkerhedsområdet blevet styrket mellem ECAC og Kommissionen.

Ifølge det aftalememorandum, der i 2013 blev undertegnet mellem Kommissionen og EFTA-Tilsynsmyndigheden (ESA), som overvåger overholdelsen i Island, Liechtenstein og Norge, fortsatte ESA og Kommissionen med at udveksle deres respektive inspektionsrapporter.

Endelig er der etableret en grænseflade mellem Eurocontrols it-platform og "Unionens database til sikring af forsyningskæden". Gennem et varslingssystem gør denne grænseflade det muligt at informere medlemsstaterne i tide om fly, der ankommer fra lufthavne i tredjelande, hvor luftfartsselskabet ikke er udpeget som ACC3.

3. TREDJELANDE

Kommissionen har aktivt fortsat dialogen om luftfartssikkerhed med USA i en række fora, især samarbejdsgruppen mellem EU og USA om transportsikkerhed (TSCG). Formålet med TSCG er at fremme samarbejdet på en række områder af gensidig interesse og sikre, at one-stop-securityaftalerne[10] og samarbejdet om gensidig anerkendelse af sikkerhedssystemerne for luftfragt og -post i henholdsvis EU og USA fortsat fungerer.

Kommissionen greb også ind ved flere lejligheder, hvor medlemsstater gav udtryk for særlig bekymring over anmodninger til deres luftfartsselskaber om at anvende yderligere sikkerhedsforanstaltninger for flyvninger til visse tredjelande. Kommissionen og medlemsstaterne samarbejdede for at sikre, at der ved gennemførelsen af disse foranstaltninger blev taget højde for EU's eksisterende luftfartssikkerhedsforanstaltninger for at reducere påvirkningen af driften. Eksempler herpå omfattede krav fra USA og Canada om supplerende sikkerhedsforanstaltninger mod den trussel mod civil luftfart, som udgøres af improviserede eksplosive anordninger kamufleret som elartikler, og hvor det blev forlangt, at luftfartsselskaberne gennemførte disse foranstaltninger med kort varsel uden forudgående samråd, hvilket ofte forårsagede betydelige driftsmæssige vanskeligheder.

KONKLUSION

Der garanteres fortsat et højt luftfartssikkerhedsniveau i EU med henblik på at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger.

Kommissionens inspektioner har bekræftet et stabilt niveau for overholdelsen af EU's krav til luftfartssikkerhed. De konstaterede mangler syntes stort set at skyldes menneskelige faktorer. Generelt er opfølgningen på Kommissionens henstillinger vedrørende afhjælpende tiltag tilfredsstillende, men inspektørernes anmærkninger bekræfter betydningen af en solid inspektionsordning i EU og en tilstrækkelig kvalitetssikring på medlemsstatsniveau. Kommissionen vil fortsætte sine bestræbelser på at sikre, at alle lovmæssige krav opfyldes og gennemføres fuldstændigt og korrekt, og den vil om nødvendigt indlede formelle traktatbrudssøgsmål.

På lovgivningsområdet har vedtagelsen og implementeringen af gennemførelsesretsakter, bl.a. dem, der har til formål yderligere at forbedre EU-kravenes klarhed og konsistens, styrket

[10] Finder anvendelse fra den 1.4.2011 for luftfartøjer, passagerer og deres håndbagage og indskrevet bagage, der ankommer fra USA – Kommissionens forordning (EU) nr. 983/2010 af 3. november 2010 vedrørende ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 286 af 4.11.2010, s. 1.

foranstaltningerne vedrørende sporing af sprængstoffer og har ved at lette transporten af visse kategorier af væsker vist fordele både ved at sikre, at EU's sikkerhedsforanstaltninger fortsat giver det højeste sikkerhedsniveau over for nye trusler mod den civile luftfart og samtidig sikrer passagerernes bekvemmelighed og minimerer negative virkninger for driften af lufthavne og luftfartsselskaber.