EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 18.12.2024
COM(2024) 579 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

ÅRSRAPPORTEN FRA 2023 OM GENNEMFØRELSE AF FORORDNING (EF) NR. 300/2008 OM FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART

1. INDLEDNING

I henhold til artikel 16 i forordning (EF) nr. 300/2008[1] 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 2020 iværksatte Kommissionens tjenestegrene en statusopgørelse over mulige næste skridt for EU's luftfartssikkerhedssystem[2]. Som følge heraf offentliggjorde Kommissionens tjenestegrene i februar 2023 arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene "Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking", som bekræftede resultaterne af EU's AVSEC-system, påpegede visse udestående spørgsmål og de grundlæggende årsager hertil og identificerede potentielle løsningsmuligheder og om muligt deres sandsynlige indvirkning. I arbejdsdokumentet blev der foreslået et nyt, mere ambitiøst referencescenarie kompatibelt med "one-stop security"-ordningen (OSS) inden for EU for screening af passagerer og bagage, en forbedret reguleringsproces og øget udvikling og udbredelse af innovation.

I 2023 fortsatte Kommissionen med at styrke luftfartssikkerhedssystemet, og dens tjenestegrene iværksatte flere tiltag, der blev udpeget som afgørende i arbejdsdokumentet. Gennem midlertidige foranstaltninger rettet mod sikkerhedspersonalet traf den foranstaltninger til at afhjælpe kapacitetsproblemer i EU's lufthavne i sommersæsonen 2023, da antallet af flyrejser steg efter covid-19, og luftfartssektoren havde mangel på arbejdskraft.

I hele 2023 arbejdede styringsgruppen for luftfartssikkerhedsstrategi, støttet af høringstiltag, på at behandle de forslag, der er fastsat i arbejdsdokumentet.

2. TRUSSELSBEGIVENHEDER OG FREMTIDSUDSIGTER

Kommissionen har sammen med de relevante agenturer ført en løbende dialog med medlemsstaterne og andre interessenter om nye sikkerhedstrusler, herunder hybride trusler, som luftfarten 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. En omfattende risikokortlægning med henblik på at vurdere trussels- og risikoniveauet for civil luftfart blev afsluttet sammen med medlemsstaterne i første

---

[1] 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).

[2] 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.

kvartal af 2023. Denne øvelse fandt sted som led i indsatsen for en forbedret og mere modstandsdygtig luftfartssikkerhedspolitik, som anført i arbejdsdokumentet.

2.1 Terrorisme og hybride trusler

Det globale terrorbillede forblev uændret i 2023. Terrorister opererer på tværs af grænserne og udnytter nye teknologier og fremgangsmåder. Spredningen af propaganda på internettet og dens potentiale til radikalisering er fortsat et centralt problem, der udnytter social isolation og manglen på et solidt støttesystem til at rekruttere nye tilhængere. I et miljø, der er mere decentraliseret og ustabilt, får udspredte terroraktører og voldelige ekstremistiske aktører kontakt til hinanden og inspirerer hinanden ud over deres ideologi eller tilhørsforhold til bestemte grupper.

Det forventes, at truslerne mod og udfordringerne for den civile luftfart som et højprofileret mål vil fortsætte med at udvikle sig, samtidig med at diversiteten af angrebene vil øges. Der er fortsat særlig fokus på insidertruslen og hjemmedyrket terrorisme. Konfliktramte områder vil fortsat skabe miljøer, der giver terrorister mulighed for at erhverve mere avanceret militært udstyr.

2.2 Cybersikkerhed

I forbindelse med luftfartens stigende afhængighed af informationsteknologi og digitale driftsklare systemer er cybersikkerhed blevet endnu mere afgørende. Cyberangreb rettet mod transportsektoren kan få katastrofale konsekvenser og føre til betydelig økonomisk uro. I 2023 blev der rapporteret om mere end 6 000 cyberangreb, som påvirkede forskellige interessenter inden for luftfart. De foretrukne metoder til gennemførelse af cyberangreb var svigagtige websteder, phishing og malware (herunder ransomware), mens de vigtigste mål var luftrumsbrugere, lufthavne og udbydere af luftfartstjenester og deres forsyningskæder.[3] Den eksisterende ramme for luftfartssikkerhed er i 2023 blevet ajourført ud over NIS2-direktivet[4]. Der er blevet afholdt møder med nationale myndigheder med henblik på at sikre maksimal anvendelse og ensartet håndhævelse af horisontale og sektorspecifikke cyberregler for at gøre transportsektoren og den tilhørende infrastruktur mere modstandsdygtig, herunder gennem håndtering af cybertrusler. Cyberområdet omfatter en række konkrete udfordringer, herunder viften af aktører og motivationer (ud over terroristgrupper).

---

[3] EUROCONTROL/EATM-CERT 2024-rapport om cybersikkerhed inden for luftfart.

[4] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80).

3. RISIKOVURDERINGER

3.1 Droner

Ulovlig brug af ubemandede luftfartøjssystemer (UAS), bedre kendt som droner, kan forårsage afbrydelse af lufthavnsoperationer og bringe luftfartøjer og deres passagerer i fare.[5] I den forbindelse og på grundlag af Kommissionens nyligt vedtagne strategi for imødegåelse af potentielle trusler fra droner[6] har Kommissionens tjenestegrene foretaget en risikovurdering af luftfartssikkerheden i forbindelse med droner for at identificere potentielle yderligere sårbarheder i lufthavne, der kan kræve lovgivningsmæssige løsninger. Risikovurderingen blev iværksat i sidste kvartal af 2023 og skal afsluttes i første kvartal af 2024.

3.2 Konfliktramte områder

I forbindelse med varslingssystemet for risikovurdering af konfliktramte områder fortsatte de regelmæssige fælles risikovurderinger hvert kvartal i 2023 under ledelse af den integrerede EU-gruppe for risikovurdering af luftfartssikkerheden, herunder EU-medlemsstaterne, EU's Efterretnings- og Situationscenter (EU INTCEN) under Tjenesten for EU's Optræden Udadtil og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). 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. Gruppen afholdt fire kvartalsmøder i 2023 og tre ad hoc-hastemøder, navnlig med hensyn til konflikten mellem Hamas og Israel og dens indvirkning på EU's civile luftfart. Dette førte til offentliggørelse af et nyt informationstidende om konfliktområder (CZIB), tilbagetrækning af to CZIB'er samt udvidelse af 11 eksisterende CZIB'er.[7]

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

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

---

5 Ifølge EASA's årlige sikkerhedsgennemgang i 2022 faldt forekomsten af droner i 2021 (de seneste tilgængelige tal).

6 Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om afværgelse af potentielle trusler fra droner (COM(2023) 659 final).

7 https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs.

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 2023 ved gennemførelsesforordning (EU) 2023/566[8]. Sidstnævnte indfører ændringer, der er blevet nødvendige i lyset af udviklingen i trussels- og risikobilledet samt den seneste udvikling i teknologien. Disse ændringer vedrører software til automatiseret opsporing af forbudte genstande (APID), systemer til detektion af sprængstoffer (EDS) i håndbagage, udstyr til sporing af sprængstoffer (ETD), sikkerhedsscannere, detektion af visse kemiske trusler samt udstyr til detektion af dampe fra sprængstoffer (EVD) og dertil knyttede ændringer i screeningsprocessen.

4.2 Unionens database til sikring af forsyningskæden

Unionens database[9] 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".

Ved udgangen af 2023 indeholdt databasen 40 000 registreringer af sikkerhedsgodkendte fragtagenter, kendte befragtere, kendte leverandører af lufthavnsleverancer, uafhængige validatorer, ACC3-luftfartsselskaber, sikkerhedsgodkendte leverandører, sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere fra tredjelande, sikkerhedsudstyr, lufthavne og brugere. Dens tilgængelighedsgrad var 99,98 %, hvilket betyder, at den i løbet af 2023 var utilgængelig i mindre end to timer.

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

Økonomiske operatører, der er ansvarlige for at føre forsendelser ind i EU's toldområde (som bestemmelsessted eller som transitsted) fra tredjelande ad luftvejen, skal indsende forudgående elektronisk fragtinformation til EU's toldmyndigheder. Disse data analyseres af hensyn til sikkerheden inden for civil luftfart af toldmyndighederne på det første indgangssted i EU ved hjælp af det nye indførselskontrolsystem (ICS2).

Resultatet af PLACI-risikoanalysen kan kræve, at der gennemføres specifikke afbødende luftfartssikkerhedsforanstaltninger, herunder en DNL-instruks eller -henvisning (Do Not Load – må ikke lastes). 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.

---

[8] Yderligere oplysninger findes i bilag 2.

[9] https://ksda.ec.europa.eu/.

Anden fase af ICS2, der udvider disse krav til at omfatte al luftfragt, blev gennemført den 1. marts 2023. I 2023 var der 202 539 068 PLACI-indgivelser, og der blev ikke udstedt nogen DNL-henvisninger.

5. INSPEKTIONER OG ANDRE AKTIVITETER I FORBINDELSE MED OVERVÅGNING AF EFTERLEVELSEN

5.1 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 pålagt Kommissionen at overvåge EU/EØS[10]-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 driver 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 efterlevelsesgrad, 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.

5.2 Hyppigheden og omfanget af inspektionerne

Kommissionen udfører inspektioner af medlemsstaternes luftfartssikkerhedsmyndigheder (de "kompetente myndigheder" som defineret i artikel 9 i forordning (EF) nr. 300/2008) samt inspektioner af lufthavne, operatører og enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer.

---

[10] 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.

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.

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 efterlevelsesniveau i de enkelte medlemsstater.

5.3 Procedurer og metoder for inspektioner

Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010[11] fastsættes procedurer for gennemførelse af Kommissionens inspektioner på luftfartssikkerhedsområdet. Den indeholder bl.a. bestemmelser om, hvilke kvalifikationer og beføjelser Kommissionens inspektører skal have.[12]

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.

5.4 Inspektioner, som Kommissionen udfører

Kommissionen havde et aktivt team på syv fuldtidsansatte luftfartssikkerhedsinspektører indtil august 2023, som pr. september 2023 blev øget til otte, og det støttes af en pulje på ca. 80 nationale revisorer udpeget af medlemsstaterne, som opfylder betingelserne for at deltage i Kommissionens inspektioner.

---

11 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).

12 Se artikel 4 og 5.

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.[13]

5.4.1 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, retlige beføjelser og tilstrækkelige ressourcer – til at kunne gennemføre EU-lovgivningen om luftfartssikkerhed på forsvarlig vis.

Som led i sin syvende cyklus af inspektioner af kompetente myndigheder gennemførte Kommissionen fire inspektioner i 2023. De medlemsstater, der blev inspiceret i 2023, tilpassede deres 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: sikring af fuld tilpasning af lufthavnes, operatørers og enheders sikkerhedsprogrammer til forordningerne, herunder den metodologi, der kræves til inspektioner, og opfyldelse af krav vedrørende rapporteringsprocessen (f.eks. indsendelsestidspunkt, korrigerende handlingsplan, formel afslutning af inspektionsdossieret osv.), opfyldelse af minimumshyppigheder for sikkerhedsrevisioner, inspektioner og test og, hvor det er påkrævet eller relevant, udførelse af passende risikovurderinger for at definere sikkerhedsforanstaltninger eller visse undtagelser. Desuden blev der konstateret problemer relateret til hyppighed og omfang i forbindelse med den regelmæssige overvågning af nationale og/eller udenlandske luftfartsselskaber og visse enheder med sikkerhedsansvar.

5.4.2 Indledende inspektioner i lufthavne

I 2023 gennemførte Kommissionen 14 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 har været gennemført i 14 år, afspejler inspektionsresultaterne indsatsen fra de kompetente myndigheders og branchens side. De fleste sikkerhedskrav blev gennemført korrekt. Inspektionerne fremhævede

---

[13] Se en sammenfatning af alle Kommissionens og EFTA-Tilsynsmyndighedens aktiviteter vedrørende overvågning af efterlevelsen i 2023 i bilag 1.

imidlertid vanskeligheder med en effektiv gennemførelse af visse foranstaltninger, f.eks. adgangskontrol og screening af håndbagage, samt vanskeligheder med cybersikkerhed.

5.4.3 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. I 2023 blev der gennemført én opfølgende inspektion.

5.5 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 revisorerne tilbringer på området, omfanget og hyppigheden af en passende blanding af overvågningsaktiviteter, nationale efterlevelsesniveauer, opfølgningsaktiviteter og brug af håndhævelsesbeføjelser.

Kvaliteten af de årlige rapporter og oplysningerne fra medlemsstaterne er fortsat konstant, og der blev opnået yderligere harmonisering i 2023.

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.

5.6 Vurdering af lufthavne i tredjelande

Kommissionen foretager vurderinger 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 2023 blev der foretaget tre vurderinger i henholdsvis Norge[14], Canada og Det Forenede Kongerige.

[14] I Svalbard (område af Norge, der ikke er inkorporeret).

5.7 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. Det betyder, at de relevante myndigheder i alle medlemsstater advares om situationen, og at flyvninger, der ankommer fra den lufthavn, som er omfattet af artikel 15, behandles som en ankomst fra et tredjeland, hvilket medfører en forpligtelse for de modtagende lufthavne til at gennemføre kompenserende sikkerhedsforanstaltninger med hensyn til ankommende transferpassagerer og deres bagage samt det luftfartøj, de ankom med. Der blev ikke indledt sådanne sager i 2023.

Kommissionen har også mulighed for at indlede traktatbrudssager i overensstemmelse med artikel 258 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, navnlig i tilfælde, hvor der i lang tid ikke har været rettet op på manglerne, eller hvis manglerne gentages. I 2023 blev der ikke indledt sådanne procedurer.

6. FORSØG OG MØDER

6.1 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).[15]

6.2 Møder

Kommissionen og USA's Transportation Security Administration (TSA) organiserede det første topmøde mellem USA og EU om luftfragtsikkerhed i Madrid, Spanien, i februar 2023. Mødet gav mulighed for at identificere trusler mod luftfragt og for i fællesskab at gennemføre begrænsningsstrategier.

Kommissionen afholdt i november 2023 et fjerde møde i arbejdsgruppen vedrørende cybersikkerhed inden for luftfart, der samlede medlemsstaternes myndigheder med ansvar for luftfartssikkerhed og gennemførelsen af NIS-direktivet[16]. Formålet med

---

15 Den endelige rapport om forsøget i Nederlandene blev modtaget i juni 2023. Forsøget i Tyskland er stadig i gang.

16 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).

mødet var at fremme samarbejdet mellem myndighederne for at lette tilpasningen og overensstemmelsen mellem NIS2 og luftfartsreglerne. Desuden blev der arbejdet på at undgå potentielle huller eller overlapninger i cybersikkerhedsforpligtelserne og minimere unødvendige administrative og driftsmæssige byrder.

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 oktober 2023.

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), Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) og vigtige handelspartnere i tæt samarbejde med medlemsstaterne for 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/34), der fandt sted den fra den 29. maj til den 2. juni 2023, samt det andet møde i ICAO's cybersikkerhedspanel (CYSECP/2), der fandt sted den 5.-9. juni 2023.

7.3 Tredjelande

I forbindelse med luftfartssikkerhedsrelationerne til 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. Det 32. møde i TSCG fandt sted den 15.-16. november 2023.

I henhold til artikel 435 i handelssamarbejdsaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige sikrer samarbejdet om luftfartssikkerhed mellem EU og Det Forenede Kongerige samarbejde om luftfartssikkerhedsspørgsmål, udveksling af oplysninger, drøftelse og udveksling af bedste praksis og udvikling af samarbejdsordninger mellem tekniske eksperter. Det tredje møde i samarbejdet om luftfartssikkerhed mellem EU og Det Forenede Kongerige fandt sted den 16. oktober 2023.

I overensstemmelse med EU-retten har Kommissionen etableret "one-stop-security"-ordninger for at anerkende sikkerhedsnormer, der anvendes i visse tredjelande eller

lufthavne i tredjelande, som værende ækvivalente med EU's normer.[17] Der blev ikke indgået nye "one-stop security"-ordninger i 2023. Drøftelserne om "one-stop-security"-ordninger med Japan var i gang.

Med hensyn til kapacitetsopbygning videreførtes i 2023 projektet vedrørende civil luftfartssikkerhed i Afrika, Asien og Mellemøsten (CASE II), der finansieres af Europa-Kommissionen med et budget på 8 mio. EUR og gennemføres af ECAC. De aktiviteter, der blev udført af luftfartssikkerhedseksperter, omfattede workshopper, webinarer og bilaterale aktiviteter i landet.[18] 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.[19]

8. KONKLUSIONER

Sikre luftfartsoperationer i luften og på jorden er en grundlæggende forudsætning for, at kommerciel luftfart kan blomstre. Det optimale reguleringssystem for luftfartssikkerhed kombinerer innovation med stabilitet og løbende opretholdelse af det højeste sikkerhedsniveau. I 2023 fortsatte Kommissionen sit arbejde med at sikre et sådant luftfartssikkerhedssystem og tage nuværende og fremtidige udfordringer op i tæt samarbejde med både reguleringsmyndigheder og interessenter. Dette arbejde vil fortsætte i 2024.

---

17 EU har "one-stop security"-ordninger med USA, Canada, Singapore, Montenegro, Serbien, Det Forenede Kongerige og Israel (kun for indtjekket bagage).

18 I løbet af 2023 blev der gennemført 68 aktiviteter, hvilket svarer til en stigning på 94 % i output sammenlignet med de 35 aktiviteter, der blev gennemført i 2022. 39 partnerlande var værter for disse aktiviteter i landet, og 66 partnerlande deltog i dem til gavn for 1 119 deltagere. Disse aktiviteter bestod af 44 bilaterale uddannelsesaktiviteter, ti multilaterale uddannelsesaktiviteter, fem mentoraktiviteter, fem workshopper (to regionale og tre interregionale), tre APEX i sikkerhedsundersøgelser og et webinar. Siden projektets start er der blevet gennemført i alt 131 aktiviteter i og uden for landet. Med hensyn til mobilisering af ekspertise er 30 eksperter blevet stillet til rådighed fra 11 medlemsstater, og 39 eksperter fra de civile luftfartsmyndigheder i 22 partnerlande har bidraget til gennemførelsen af 25 aktiviteter i denne periode. Ti eksperter fra de civile luftfartsmyndigheder i otte partnerlande bidrog til gennemførelsen af de 20 aktiviteter i landet sammen med CASE II-projekteksperter. 31 eksperter fra de civile luftfartsmyndigheder i 19 partnerlande bidrog til gennemførelsen af to regionale og tre interregionale workshopper, der tegnede sig for 41 % af alle talere.

19 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 overlapning med andre initiativer til kapacitetsopbygning, enten bilaterale eller multilaterale.