EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 18.12.2024
COM(2024) 579 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

ÅRSRAPPORT 2023 OM GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNING (EG) NR 300/2008 OM GEMENSAMMA SKYDDSREGLER FÖR DEN CIVILA LUFTFARTEN

1. INLEDNING

Enligt artikel 16 i förordning (EG) nr 300/2008[1] ska kommissionen varje år överlämna en rapport till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna om hur denna förordning tillämpats och hur den förbättrar luftfartsskyddet.

Under 2020 inledde kommissionen en inventering av möjliga nästa steg för EU:s system för luftfartsskydd[2] (*AVSEC*). Till följd av detta offentliggjorde kommissionen i februari 2023 arbetsdokumentet *Working towards an Enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking* (inte översatt till svenska), som bekräftade resultaten av EU:s AVSEC-system, uppmärksammade vissa kvarstående frågor och deras bakomliggande orsaker samt identifierade möjliga lösningar tillsammans med – när så var möjligt – deras sannolika effekter. I kommissionens arbetsdokument föreslogs en ny, mer ambitiös utgångspunkt, kompatibel med en enda säkerhetskontroll inom EU för passagerare och bagage, en förbättrad regleringsprocess samt ökad utveckling och användning av innovation.

Under 2023 fortsatte kommissionen att stärka systemet för luftfartsskydd och vidtog flera åtgärder som identifierades som avgörande i arbetsdokumentet. Genom tillfälliga åtgärder riktade till säkerhetspersonal vidtog kommissionen åtgärder för att hantera kapacitetsbristen på EU:s flygplatser under sommarsäsongen 2023, när antalet flygresor ökade efter covid-19 samtidigt som luftfartssektorn drabbades av brist på arbetskraft.

Under hela 2023 samarbetade arbetsgruppen för luftfartsskyddsstrategi, med stöd av samrådsarbetsflöden, för att ta itu med förslagen i arbetsdokumentet.

2. HOTHÄNDELSER OCH FRAMTIDA HOTBILD

Kommissionen förde tillsammans med berörda organ en kontinuerlig dialog om, och genomförde regelbunden övervakning av, nya säkerhetshot mot luftfarten, även av hybridkaraktär, med medlemsstaterna och andra berörda parter för att bygga upp kunskapen och kapaciteten att reagera på dessa hot och effektivt hantera riskerna. En omfattande riskkartläggning för att bedöma hot- och risknivån för civil luftfart slutfördes med medlemsstaterna under första kvartalet 2023. Den genomfördes som en del av insatserna för en bättre och mer motståndskraftig politik på området luftfartsskydd, i enlighet med arbetsdokumentet.

---

[1] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 097 9.4.2008, s.72).

[2] Ett antal medlemmar i den rådgivande gruppen om luftfartsskydd för berörda parter, som inrättats enligt artikel 17 i förordning (EG) nr 300/2008, har frivilligt deltagit i samrådsförfarandet.

2.1 Terrorism och hybridhot

Den globala terroristbilden förblev oförändrad under 2023. Terrorister är verksamma över gränserna och utnyttjar ny teknik och tillvägagångssätt. Spridningen av propaganda på nätet och dess potential för radikalisering är fortfarande en central fråga där rekrytering av nya följare bygger på social isolering och bristen på ett stabilt stödsystem. I en miljö som är mer decentraliserad och instabil inspirerar diverse terrorist- och våldsamma extremistaktörer varandra och skapar kopplingar som går bortom ideologi eller grupptillhörighet.

Hoten mot och utmaningarna med det civila luftfartsskyddet som ett mål med högt värde förväntas fortsätta att utvecklas, liksom den ökade mångfalden av metoder för attacker. Insiderhot och inhemsk terrorism är fortsatt ett område som särskilt uppmärksammas. Konfliktområden kommer även fortsättningsvis att ge terrorister en miljö som ger dem möjlighet att skaffa sig mer sofistikerad utrustning av militär kvalitet.

2.2 Cybersäkerhet

Mot bakgrund av luftfartens växande beroende av informationsteknik och digitala driftsystem blir cybersäkerheten allt viktigare. Cyberattacker mot transportsektorn kan få katastrofala konsekvenser och leda till betydande ekonomiska störningar. Under 2023 rapporterades över 6 000 cyberattacker som påverkade olika berörda parter inom luftfarten. De vanligaste metoderna som användes för att utföra cyberattacker var bedrägliga webbplatser, nätfiske och sabotageprogram (inklusive utpressningsprogram), medan de huvudsakliga målen var luftrummets användare, flygplatser samt leverantörer av flygtrafiktjänster och deras leveranskedja[3]. Den befintliga ramen för luftfartsskydd uppdaterades 2023 med regler som kompletterar NIS 2-direktivet[4]. Möten ägde rum med nationella myndigheter i syfte att säkerställa största möjliga överensstämmelse vad gäller tillämpning och efterlevnadskontroll mellan övergripande och sektorsspecifika cyberregler för att göra transportsektorn och relaterad infrastruktur mer motståndskraftig, inklusive verktygen för att hantera cyberhot. Cyberområdet medför flera specifika utmaningar, däribland den stora mängden aktörer och motiv (utöver terroristgrupper).

---

3 Eurocontrol/EATM-CERT:s rapport från 2024 om cyberfrågor inom luftfarten.

4 Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 av den 14 december 2022 om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen, om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 och direktiv (EU) 2018/1972 och om upphävande av direktiv (EU) 2016/1148 (EUT L 333, 27.12.2022, s. 80).

3. RISKBEDÖMNINGAR

3.1 Drönare

Den olagliga användningen av obemannade luftfartygssystem, mer kända som drönare, kan störa verksamheten vid flygplatser och utsätta luftfartyg och passagerare för fara[5]. I detta avseende, och på grundval av kommissionens nyligen antagna strategi för bekämpning av potentiella hot från drönare[6], har kommissionen genomfört en riskbedömning av luftfartsskyddet för drönare i syfte att identifiera potentiella ytterligare sårbarheter hos flygplatser som skulle kunna kräva regleringslösningar. Riskbedömningen inleddes under det sista kvartalet 2023 och ska slutföras under första kvartalet 2024.

3.2 Konfliktområden

Inom ramen för EU:s varningssystem för konfliktområden fortsatte gemensamma riskbedömningar att genomföras kvartalsvis under 2023 under ledning av EU:s integrerade arbetsgrupp för riskbedömning av luftfartsskyddet, med deltagande av EU:s medlemsstater, EU:s underrättelse- och lägescentral (EU Intcen) vid Europeiska utrikestjänsten och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa). Syftet med detta är att i god tid utbyta information om bedömningen av risker för EU:s civila luftfart som har samband med konfliktområden för att stödja riskreducerande åtgärder. I brådskande fall anordnas extraordinära möten. Gruppen höll fyra kvartalsmöten under 2023 och tre brådskande oplanerade möten, särskilt om konflikten mellan Hamas och Israel och dess inverkan på EU:s civila luftfart. Detta ledde till offentliggörandet av en ny informationsbulletin om konfliktområden (CZIB), tillbakadragandet av två CZIB samt förlängning av giltighetstiden för elva befintliga CZIB[7].

Den integrerade processen för riskbedömning av luftfartsskyddet i EU utgör också en riskbedömningsresurs och understöder beslutsprocessen (riskreducering) vad gäller standarder för fraktsäkerhet i luftfarten och luftfartsskydd.

4. LAGSTIFTNINGSRAM OCH KOMPLETTERANDE VERKTYG

4.1 Lagstiftningsram

Den civila luftfarten fortsätter att vara en attraktiv måltavla för fientliga aktörer, och för att bekämpa detta hot måste proportionerliga och riskbaserade skyddsåtgärder införas. Därför justerar kommissionen och medlemsstaterna ständigt de riskreducerande

---

5 Enligt Easas årliga säkerhetsöversyn 2022 minskade drönarförekomsten 2021 (senast tillgängliga siffror).

6 Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om bekämpning av potentiella hot från drönare, COM(2023) 659 final.

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

åtgärderna för att nå en så hög skyddsnivå som möjligt och samtidigt minimera de negativa effekterna för verksamheten.

Genomförandeförordning (EU) 2015/1998 ändrades i mars 2023 genom genomförandeförordning (EU) 2023/566[8]. Genom den senare av dessa introducerades vissa ändringar som har blivit nödvändiga till följd av den förändrade hot- och riskbilden och den senaste tekniska utvecklingen. Dessa ändringar gäller automatisk programvara för detektering av förbjudna föremål (APID), EDS-utrustning för att detektera sprängämnen för kabinbagage, ETD-utrustning för att detektera spår av sprängämnen, säkerhetsskannrar, detektering av vissa kemiska hot samt EVD-utrustning för att detektera sprängämnesångor och tillhörande ändringar i screeningprocessen.

4.2 Unionens databas om säkerhet i leveranskedjan

Unionens databas[9] om säkerhet i leveranskedjan utgör det enda lagliga verktyget som säkerhetsgodkända speditörer ska använda för rådfrågning när de tar emot sändningar från andra säkerhetsgodkända speditörer eller från en känd avsändare. Samma databas innehåller också en förteckning över godkänd säkerhetsutrustning för civil luftfart med EU-stämpel.

I slutet av 2023 innehöll databasen cirka 40 000 säkerhetsgodkända speditörer, kända avsändare, kända leverantörer av förnödenheter till flygplatsen, oberoende validerare, lufttrafikföretag som är godkända för transport av frakt och post till unionen från tredjeländers flygplatser, säkerhetsgodkända leverantörer samt säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare från tredjeland, säkerhetsutrustning, flygplatser och användare. Dess tillgänglighetsgrad var 99,98 %, vilket innebär att den var otillgänglig i mindre än 2 timmar under 2023.

4.3 Förhandsinformation om last före lastning (PLACI)

Ekonomiska aktörer som ansvarar för att föra in försändelser till unionens tullområde (som destination eller transitplats) från tredjeländer med flyg måste skicka förhandsinformation om gods elektroniskt till EU:s tullmyndighet. Dessa uppgifter analyseras med hänsyn till skyddet av den civila luftfarten vid det första införselstället i EU av tullmyndigheterna med hjälp av det nya importkontrollsystemet (ICS2).

Resultatet av den riskanalys som baseras på PLACI kan föranleda att särskilda riskreducerande åtgärder för luftfartsskydd vidtas, inklusive möjliga instruktioner eller meddelanden om lastningsförbud. Dessa måste tillämpas av ekonomiska aktörer som ingår i leveranskedjan till unionen innan försändelsen lastas ombord på ett flyg till EU.

---

8 Se närmare uppgifter i bilaga 2.

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

Den andra fasen av ICS2, vilken utvidgar dessa krav till att omfatta all flygfrakt, genomfördes den 1 mars 2023. Under 2023 inkom 202 539 068 PLACI-uppgifter och inga meddelanden om lastningsförbud utfärdades.

5. INSPEKTIONER OCH ANDRA ÅTGÄRDER FÖR ÖVERVAKNING AV EFTERLEVNADEN

5.1 Allmänt

Förordning (EG) nr 300/2008 syftar till att skydda personer och gods genom att förhindra olagliga handlingar riktade mot civil luftfart. Enligt denna förordning ska medlemsstaterna regelbundet övervaka att flygplatser, lufttrafikföretag och andra verksamhetsutövare tillämpar de gemensamma grundläggande standarderna för luftfartsskydd och säkerställa att brister upptäcks och åtgärdas snabbt, medan den roll som lagstiftaren ger kommissionen är att övervaka att medlemsstaterna i EU/EES[10] genomför detta rättsliga krav på ett effektivt sätt.

Enligt artikel 15 i förordning (EG) nr 300/2008 ska kommissionen utföra inspektioner och vid behov lämna rekommendationer om förbättring av luftfartsskyddet. För att uppfylla detta övervakningsmål omfattar kommissionens tillsynssystem medlemsstaternas verksamhet vad gäller att inrätta, underhålla och tillämpa ett effektivt nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart och ett effektivt nationellt program för kvalitetskontroll för civil luftfart.

I detta syfte driver kommissionen ett system för övervakning av efterlevnaden på två nivåer: kommissionens egna inspektioner samt bedömning av medlemsstaternas egna årliga rapporter om nationella övervakningsåtgärder.

Sedan 2010 har den grad av efterlevnad som konstaterats vid kommissionens inspektioner legat stabilt runt 80 %. Denna relativt stabila nivå betyder emellertid inte att medlemsstaterna inte har ökat sina ansträngningar, eftersom kraven på luftfartsskydd också har skärpts avsevärt under årens lopp, i synnerhet på områden som fraktsäkerhet, kontroll av vätskor, aerosoler och geléer eller införande och användning av mer sofistikerad och effektiv teknik.

5.2 Inspektionernas frekvens och omfattning

Kommissionen utför inspektioner av medlemsstaternas luftfartsskyddsmyndigheter (*de berörda myndigheterna*, enligt definitionen i artikel 9 i förordning (EG) nr 300/2008) och av flygplatser, operatörer och verksamhetsutövare som tillämpar standarder för luftfartsskydd.

---

[10] Europeiska ekonomiska samarbetsområdet: De 27 EU-medlemsstaterna samt Norge, Island och Schweiz. Eftas övervakningsmyndighet (ESA) ansvarar för att genomföra inspektioner av luftfartsskyddet i Norge och Island. Kommissionen genomför inspektioner av luftfartsskyddet i Schweiz på grundval av ett bilateralt avtal.

Inspektionernas antal, frekvens och omfattning fastställs i generaldirektoratet för transport och rörlighets (GD MOVE) strategi för övervakning av tillämpningen av standarderna för luftfartsskyddet i EU. Denna grundar sig på nivån av luftfartsverksamhet i respektive medlemsstat, ett representativt urval av typen av flygplatsverksamhet, graden av efterlevnad av genomförandet av regelverken på luftfartsskyddsområdet, resultaten av kommissionens tidigare inspektioner, bedömningar av de nationella årliga rapporterna om kvalitetskontrollen, säkerhetstillbud (olagliga handlingar), hotnivåer och andra faktorer och bedömningar.

För att kommissionen ska uppnå tillräcklig säkerhet om medlemsstaternas grad av efterlevnad tillämpas en flerårig övervakningsmetod. Därigenom inhämtas uppgifter om varje medlemsstats tillämpning av förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomförandelagstiftning i en cykel om två år, antingen genom en inspektion av dess berörda myndighet eller genom en inspektion av minst en av dess flygplatser.

Dessutom inhämtas uppgifter om tillämpningen av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd i en cykel om fem år genom ett urval av minst 15 % av alla flygplatser i EU som omfattas av förordning (EG) nr 300/2008. I urvalet ingår de största flygplatserna sett till passagerarvolymer i alla medlemsstater. De inspektioner som kommissionen utför vid de utvalda flygplatserna ger en stark indikation om den övergripande efterlevnadsgraden i respektive medlemsstat.

5.3 Förfaranden och metoder för inspektioner

I kommissionens förordning (EU) nr 72/2010[11] fastställs förfaranden för utförandet av kommissionens inspektioner på luftfartsskyddsområdet. Den innehåller bland annat bestämmelser om kompetenskrav för kommissionens inspektörer och deras befogenheter[12].

Det tillvägagångssätt som används för dessa inspektioner har utvecklats i nära samarbete med medlemsstaternas luftfartsskyddsmyndigheter och bygger på en kontroll av hur skyddsåtgärderna faktiskt tillämpas.

5.4 Inspektioner som utförts av kommissionen

Kommissionen hade en aktiv grupp med sju heltidsinspektörer för luftfartsskydd fram till augusti 2023, vilket i september 2023 hade utökats till åtta, med stöd av en grupp med omkring 80 nationella revisorer som utsetts av medlemsstaterna och som är kvalificerade att delta i kommissionens inspektioner.

---

11 Kommissionens förordning (EU) nr 72/2010 av den 26 januari 2010 om fastställande av förfaranden för utförandet av kommissionens inspektioner på luftfartsskyddsområdet (EUT L 23, 27.1.2010, s. 1).

12 Se artiklarna 4 och 5.

Att engagera nationella revisorer i kommissionens inspektioner bidrar också till ett system för inbördes utvärdering och möjliggör spridning av metoder och bästa praxis mellan medlemsstaterna och associerade länder[13].

5.4.1 Inspektion av nationella berörda myndigheter

Syftet med inspektionerna av de berörda myndigheterna är att kontrollera om medlemsstaterna har de verktyg som krävs – däribland nationella program för kvalitetskontroll, rättsliga befogenheter och tillräckliga resurser – för att kunna tillämpa EU:s lagstiftning om luftfartsskydd på ett tillfredsställande sätt.

Som en del av den sjunde cykeln med inspektioner av berörda myndigheter genomförde kommissionen fyra inspektioner under 2023. De medlemsstater som inspekterades 2023 anpassade sina nationella program för luftfartsskydd till EU:s lagstiftning, gav sina berörda myndigheter nödvändiga tillsynsbefogenheter för att övervaka och genomdriva samtliga krav i förordningen och dess genomförandeakter, säkerställde att ett tillräckligt antal revisorer fanns tillgängliga för att utföra åtgärder för övervakning av efterlevnaden och genomförde större delen av kraven avseende utbildning i luftfartsskydd.

Inspektionerna belyste dock behovet av ytterligare insatser på följande områden: fullständig anpassning av flygplatsers, operatörers och verksamhetsutövares säkerhetsprogram till förordningarna, den metod som krävs för inspektioner och uppfyllandet av kraven som rör rapporteringsprocessen (såsom inlämningstid, plan för korrigerande åtgärder, formellt avslutande av inspektionsärenden osv.), uppfyllandet av minsta frekvens för säkerhetsgranskningar, inspektioner och tester samt genomförande av lämpliga riskbedömningar för att fastställa säkerhetsåtgärder eller vissa undantag, om så krävs eller är tillämpligt. Dessutom identifierades problem avseende omfattningen och frekvensen i den regelbundna övervakningen av nationella och/eller utländska lufttrafikföretag och vissa verksamhetsutövare med säkerhetsansvar.

5.4.2 Inledande inspektioner vid flygplatser

Under 2023 genomförde kommissionen 14 inledande flygplatsinspektioner i syfte att kontrollera om de berörda myndigheterna övervakar det faktiska genomförandet av åtgärderna för luftfartsskydd på lämpligt sätt och snabbt kan upptäcka och korrigera potentiella brister. Eventuella brister som kommissionens inspektörer upptäcker måste åtgärdas inom en fastställd tidsram. Inspektionsrapporterna sprids till samtliga medlemsstater.

Inspektionsresultaten efter det fjortonde året av genomförande av förordning (EG) nr 300/2008 återspeglar de ansträngningar som berörda myndigheter och branschen har gjort. De flesta säkerhetskrav genomfördes korrekt. Inspektionerna belyste dock

---

[13] Se bilaga 1 för en sammanfattning av alla åtgärder för övervakning av efterlevnaden som genomfördes av kommissionen och ESA under 2023.

svårigheter med ett effektivt genomförande av vissa åtgärder, till exempel i fråga om tillträdeskontroll och kontroll av kabinbagage, samt på området cybersäkerhet.

5.4.3 Uppföljningsinspektioner

I enlighet med artikel 13 i förordning (EU) nr 72/2010 genomför kommissionen rutinmässigt ett begränsat antal uppföljningsinspektioner. Sådana inspektioner planeras in om flera allvarliga brister har fastställts vid den inledande inspektionen, men görs även slumpvis för att kontrollera att berörda myndigheter har nödvändiga befogenheter för att kunna kräva att en identifierad brist ska åtgärdas inom fastställda tidsramar. Under 2023 genomfördes en uppföljningsinspektion.

5.5 Bedömningar av medlemsstaternas årliga rapporter om kvalitetskontroll

Enligt punkt 18 i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008 ska medlemsstaterna en gång per år rapportera till kommissionen om vilka åtgärder som vidtagits för att de ska fullgöra skyldigheterna och om luftfartsskyddet på flygplatserna.

Bedömningen av dessa rapporter utgör tillsammans med kommissionens regelbundna inspektioner ett verktyg med hjälp av vilket kommissionen nära kan följa genomförandet av nationella åtgärder för kvalitetskontroll. Detta gör i sin tur att medlemsstaterna snabbt kan upptäcka och åtgärda brister.

Bedömningen omfattar en analys av den regelbundna övervakningen av flygplatser, lufttrafikföretag och andra verksamhetsutövare med ansvar för luftfartsskydd, den tid som revisorerna tillbringar ute på fältet, omfattningen och frekvensen för en lämplig mix av åtgärder för övervakning av efterlevnaden, nationella efterlevnadsgrader, uppföljningsaktiviteter och användningen av tillsynsbefogenheter.

Kvaliteten på medlemsstaternas årsrapporter och information förblir konstant och ytterligare harmonisering uppnåddes under 2023.

En formell omfattande utvärdering skickades till medlemsstaterna och framhävde, där detta behövdes, förslag på hur de nationella insatserna kan förbättras eller anpassas bättre.

5.6 Bedömningar av flygplatser i tredjeländer

Bedömningar genomförs av kommissionen inom ramen för arrangemang för en enda säkerhetskontroll mellan EU och tredjeländer. Syftet är att bekräfta att genomförandet av vissa säkerhetsåtgärder fortsatt uppfyller kraven för genomförande av EU:s lagstiftning om luftfartsskydd. Under 2023 gjordes tre bedömningar, i Norge[14], Kanada respektive Förenade kungariket.

[14] I Svalbard, ett norskt territorium med särskild administrativ status.

5.7 Artikel 15-ärenden och rättsliga åtgärder

Om de brister i genomförandet av skyddsåtgärder som upptäcks på en flygplats är så allvarliga att de har en betydande inverkan på den allmänna nivån på skyddet av den civila luftfarten i unionen kommer kommissionen att tillämpa artikel 15 i förordning (EU) nr 72/2010. Detta innebär att de berörda myndigheterna i alla medlemsstater uppmärksammas på situationen och att flygningar som anländer från den flygplats som omfattas av artikel 15 ska betraktas som ankommande från ett tredjeland, vilket innebär att de mottagande flygplatserna är skyldiga att vidta kompenserande säkerhetsåtgärder för ankommande transferpassagerare och deras bagage samt det luftfartyg de anlänt med. Inget sådant ärende inleddes 2023.

Kommissionen har också möjlighet att inleda överträdelseförfaranden i enlighet med artikel 258 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt i ärenden där bristerna inte rättas till under lång tid eller återkommer. Inga sådana förfaranden inleddes 2023.

6. FÖRSÖK OCH SAMMANTRÄDEN

6.1 Försök

Ett ”försök” i den mening som avses i EU-lagstiftningen om luftfartsskydd genomförs när en medlemsstat kommer överens med kommissionen om att den ska använda ett visst sätt eller en viss metod som inte erkänns i lagstiftningen för att ersätta en av de erkända säkerhetskontrollerna under en begränsad tidsperiod, under förutsättning att försöket inte påverkar den övergripande säkerhetsnivån negativt. Under 2022 inleddes två försök med automatisk detektering av förbjudna föremål i kombination med detektionssystem för sprängämnen för kabinväskor i Nederländerna och Tyskland[15].

6.2 Sammanträden

Kommissionen och amerikanska transportsäkerhetsmyndigheten (TSA) anordnade det första toppmötet om flygfraktsäkerhet mellan USA och EU i Madrid, Spanien, i februari 2023. Evenemanget gav möjlighet att identifiera hot mot flygfrakt och att gemensamt genomföra strategier för riskreducering.

I november 2023 anordnade kommissionen ett fjärde möte i arbetsgruppen för cybersäkerhet inom luftfarten, där medlemsstaternas myndigheter med ansvar för luftfartsskydd och genomförandet av NIS-direktivet[16] samlades. Syftet med mötet var att främja samarbete mellan myndigheter för att underlätta anpassning och

---

15 Slutrapporten om försöket i Nederländerna mottogs i juni 2023. Försöket i Tyskland pågår fortfarande.

16 Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 av den 6 juli 2016 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen (EUT L 194, 19.7.2016, s. 1).

överensstämmelse mellan NIS 2 och luftfartsreglerna samt efterlevnad av bestämmelserna. Dessutom försökte man undvika potentiella luckor eller överlappningar i fråga om cybersäkerhetsskyldigheter samt minimera onödiga administrativa och operativa bördor.

Kommissionen anordnade ett årligt möte med och utbildning av AVSEC:s nationella inspektörer i oktober 2023 för att ge medlemsstaterna återkoppling från inspektioner, främja transparens och harmonisera metoderna för övervakning av efterlevnaden.

7. INTERNATIONELL DIALOG

7.1 Allmänt

Kommissionen fortsatte att bidra till luftfartsskyddet i världen. Den gjorde detta genom att samarbeta med internationella organ, såsom Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) och viktiga handelspartner och med medlemsstaterna för att säkerställa samordnade ståndpunkter från EU:s sida. Dialoger hölls också med vissa tredjeländer, t.ex. Förenta staterna, Kanada, Australien, Singapore och Förenade kungariket.

7.2 Internationella organ

EU deltog aktivt som observatör vid det årliga mötet för Icaos luftfartsskyddspanel (AVSECP/34) som ägde rum den 29 maj–2 juni 2023 samt det andra mötet i Icaos cybersäkerhetspanel (CYSECP/2) som ägde rum den 5–9 juni 2023.

7.3 Tredjeländer

Vad gäller förbindelserna med Förenta staterna inom luftfartsskydd syftar samarbetsgruppen för transportsäkerhet mellan EU och Förenta staterna till att främja samarbete på ett antal områden av ömsesidigt intresse. Den säkerställer att arrangemangen för en enda säkerhetskontroll och det ömsesidiga erkännandet av EU:s och Förenta staternas respektive system för lufttransport av gods och post fortsätter att fungera väl. Det 32:a mötet i samarbetsgruppen för transportsäkerhet mellan EU och Förenta staterna ägde rum den 15–16 november 2023.

I enlighet med artikel 435 i handelsavtalet mellan EU och Förenade kungariket säkerställer samarbetet om luftfartsskydd mellan EU och Förenade kungariket samarbete i luftfartsskyddsfrågor, informationsutbyte, diskussion och utbyte av bästa praxis samt utveckling av samarbetsarrangemang mellan tekniska experter. Det tredje mötet i samarbetet om luftfartsskydd mellan EU och Förenade kungariket ägde rum den 16 oktober 2023.

I enlighet med EU-rätten har kommissionen upprättat arrangemang för en enda säkerhetskontroll som erkänner säkerhetsstandarder som tillämpas i vissa tredjeländer,

eller på flygplatser i tredjeländer, som likvärdiga med EU-standarder[17]. Några nya arrangemang för en enda säkerhetskontroll ingicks inte 2023. Diskussioner om en enda säkerhetskontroll med Japan pågick.

När det gäller kapacitetsuppbyggnad fortsatte under 2023 projektet för skydd av civil luftfart i Afrika, Asien och Mellanöstern (Case-II), som finansieras av Europeiska kommissionen med en budget på 8 miljoner euro och genomförs av ECAC. Verksamhet som utförts av experter på luftfartsskydd omfattade workshoppar, webbseminarier och bilateral verksamhet inom landet[18]. Det övergripande målet för Case-II är att motverka hotet om terrorism mot den civila luftfarten genom att samarbeta med stater i de tre regionerna för att stärka deras luftfartsskyddsystem.[19]

8. SLUTSATSER

Att säkerställa säker mark- och luftverksamhet inom luftfart är en grundläggande förutsättning för att kommersiell luftfart ska kunna frodas. Det optimala regleringssystemet för luftfartsskydd kombinerar innovation med stabilitet och upprätthåller alltid högsta säkerhetsnivå. Under 2023 fortsatte kommissionen sitt arbete för att säkerställa ett sådant system för luftfartsskydd, samtidigt som den beaktade nuvarande och framtida utmaningar, i nära samarbete med både tillsynsmyndigheter och berörda parter. Detta arbete fortsätter under 2024.

---

17 EU har arrangemang för en enda säkerhetskontroll med Förenta staterna, Kanada, Singapore, Montenegro, Serbien, Förenade kungariket och Israel (endast för lastrumsbagage).

18 Under 2023 har 68 aktiviteter utförts, vilket motsvarar en ökning med 94 % jämfört med de 35 aktiviteter som utfördes 2022. 39 partnerstater stod värd för dessa aktiviteter inom landet och 66 partnerstater deltog i dem till förmån för 1 119 deltagare. Dessa aktiviteter bestod av 44 bilaterala utbildningsaktiviteter, tio multilaterala utbildningsaktiviteter, fem mentorsaktiviteter, fem workshoppar (två regionala och tre interregionala), tre APEX in Security-granskningar och ett webbinarium. Totalt har 131 aktiviteter inom landet och på distans genomförts sedan projektet inleddes. När det gäller mobilisering av expertis har 30 experter skickats ut från 11 medlemsstater och 39 experter från 22 civila luftfartsmyndigheter i partnerstater har bidragit till genomförandet av 25 aktiviteter under denna period. Tio experter från åtta civila luftfartsmyndigheter i partnerstaterna bidrog till genomförandet av de 20 aktiviteterna inom landet tillsammans med Case-II-projektexperterna. 31 experter från 19 civila luftfartsmyndigheter i partnerstaterna bidrog till genomförandet av två regionala och tre interregionala workshoppar, vilket motsvarar 41 % av alla talare.

19 Partnerstaterna väljs ut på grundval av objektiva kriterier, såsom en viss stats åtagande/förmåga att fullt ut dra nytta av de insatser för kapacitetsuppbyggnad som genomförs genom projektet, eller avsaknaden av eventuell överlappning med andra kapacitetsuppbyggande initiativ, antingen bilaterala eller multilaterala sådana.