Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2026/247

3.2.2026

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2026/247

av den 2 februari 2026

om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 vad gäller specifikationer för nationella program för verksamhetskontroll för skyddet av den civila luftfarten

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av 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 ([1]), särskilt artikel 11.2 första stycket, och

av följande skäl:

(1) Genom kommissionens förordning (EU) nr 18/2010 ([2]) lades bilaga II till förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma specifikationer för medlemsstaternas nationella program för verksamhetskontroll för skyddet av den civila luftfarten.

(2) Sedan bilaga II antogs har det skett en kontinuerlig utveckling av internationella standarder, praxis, metoder och verktyg för övervakning av efterlevnaden av regler för den civila luftfarten, och det är därför viktigt att ändra de befintliga specifikationerna för de nationella programmen för verksamhetskontroll och uppdatera dem i enlighet med detta.

(3) Framför allt har två nya standarder lagts till i bilaga 17 till Chicagokonventionen om internationell civil luftfart av den 7 december 1944, och enligt dessa standarder är avtalsslutande parter skyldiga att se till att deras nationella program för verksamhetskontroll för skyddet av den civila luftfarten innehåller definierade förfaranden för rapportering av information om fall av olagliga handlingar och förberedande handlingar för sådana (standard 5.1.6), samt ett konfidentiellt rapporteringssystem för analys av säkerhetsinformation från sådana källor som passagerare, besättning och markpersonal (standard 3.5.1 d).

(4) I enlighet med artikel 11.2 tredje stycket i förordning (EG) nr 300/2008 ska medlemsstatens nationella program för verksamhetskontroll göra det möjligt att snabbt upptäcka och åtgärda brister. För att effektivare uppnå detta mål bör de nya Icao-standarder som avses i skäl 3 återspeglas i de nationella programmen för verksamhetskontroll för skyddet av den civila luftfarten.

(5) Som underlag för beslutsfattandet och för att förenkla rapporteringen för operatörer och verksamhetsutövare som ansvarar för genomförandet av det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart och främja efterlevnaden av tillämpliga standarder i bilaga 17 till Chicagokonventionen bör det i synnerhet inrättas en gemensam ram för insamling, utbyte och analys av data från luftfartsskyddsrelaterade händelser, som ersätter de nuvarande fragmenterade regelverken på nationell nivå.

(6) För att säkerställa att rapporteringsmekanismen är ändamålsenlig och effektiv bör operatörer och verksamhetsutövare med ansvar för genomförandet av det nationella säkerhetsprogrammet genom den gemensamma ramen bli skyldiga att rapportera uppgifter om luftfartsskyddsrelaterade tillbud, olagliga handlingar och förberedande handlingar för sådana till berörda myndigheter inom fastställda tidsfrister, beroende på hur allvarlig och omedelbar inverkan dessa har på luftfartsskyddet, och de bör införa ett internt rapporteringssystem för all sin personal. När operatörerna och verksamhetsutövarna inrättar sina interna rapporteringssystem bör de utse ansvariga personer eller enheter, göra uppgifterna mer enhetliga, rekrytera och utbilda personer som utsetts att utföra rapporteringsuppgifter, standardisera rapporteringsformulär och använda en gemensam klassificering.

([1]) EUT L 97, 9.4.2008, s. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj.

([2]) Kommissionens förordning (EU) nr 18/2010 av den 8 januari 2010 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 vad gäller specifikationer för nationella program för verksamhetskontroll för skyddet av den civila luftfarten (EUT L 7, 12.1.2010, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/18(1)/oj).

(7) De skyldigheter att rapportera uppgifter om luftfartsskyddsrelaterade händelser, tillbud, olagliga handlingar och förberedande handlingar för sådana som fastställs i denna förordning påverkar inte nuvarande rapporteringsskyldigheter avseende vissa luftfartsskyddsrelaterade händelser med inverkan på flygsäkerheten som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 ([3]) och dess genomförandebestämmelser. De genomförandebestämmelserna kommer att ändras för att ta hänsyn till bestämmelserna i denna förordning.

(8) För att säkerställa nödvändig konfidentialitet bör informationen i rapporterna skyddas under behandling och lagring och inte användas för andra ändamål än luftfartsskydd. Konfidentialiteten när det gäller identiteten på uppgiftslämnaren och personer som nämns i rapporten bör skyddas, med förbehåll för kraven på straffrättsliga, disciplinära eller administrativa förfaranden enligt nationell lagstiftning.

(9) För att säkerställa ett skyndsamt genomförande av eventuella nödvändiga initiativ från kommissionen, övriga medlemsstater, andra nationella myndigheter, inbegripet luftfartssäkerhetsmyndigheter, industrin och internationella partner, bör det fastställas lämpliga förfaranden för behovsbaserat utbyte av relevant information i rapporterna och om uppföljningsåtgärder.

(10) För att säkerställa en effektiv överblick över luftfartsskyddsrelaterade händelser och tillbud i unionen bör medlemsstaterna vara skyldiga att varje år lämna in en rapport till kommissionen med statistik över de rapporter som mottagits och en analys av dessa.

(11) Luftfartsskyddsrelaterade händelser bör rapporteras på ett harmoniserat sätt med hjälp av en standardiserad mall för rapportering av sådan information. Denna mall bygger på det befintliga vägledande material som Internationella civila luftfartsorganisationen har tagit fram och gjort tillgängligt i publikationen *Reporting of Aviation Security Occurrences and Incidents*, som offentliggjordes i juni 2022.

(12) Dessutom har erfarenheterna från genomförandet av bilaga II till förordning (EG) nr 300/2008, liksom utvecklingen av den globala metodiken för övervakning av efterlevnad och den sektorsspecifika terminologin, visat att det behövs smärre ändringar av de gemensamma specifikationerna för nationella program för verksamhetskontroll för skyddet av den civila luftfarten. Dessa ändringar gäller vissa definitioner (t.ex. säkerhetsåtgärder) och förbättringar av de befintliga bestämmelserna (t.ex. fastställande av frekvensen för inspektioner av flygplatser).

(13) Förordning (EG) nr 300/2008 bör därför ändras i enlighet med detta. Antalet ändringar och omfattningen av de ändringar som införs anses utgöra en väsentlig ändring av den befintliga bilaga II till förordning (EG) nr 300/2008, och det är därför lämpligare att ersätta den bilagan.

(14) För att inrätta en mekanism och ett förfarande för rapportering, klassificering, behandling, lagring, skydd, analys och sammanställning av information om luftfartsskyddsrelaterade tillbud, olagliga handlingar och förberedande handlingar för sådana krävs en lämplig förberedelseperiod. Tillämpningen av vissa av de relaterade bestämmelser som fastställs i bilagan bör därför skjutas upp för att ge medlemsstaterna den tid som behövs för att säkerställa att kraven uppfylls på ett ändamålsenligt och effektivt sätt.

(15) Den rådgivande grupp för berörda parter som inrättats genom artikel 17 i förordning (EG) nr 300/2008 har rådfrågats och deltagit aktivt i utarbetandet av de nya kraven på rapportering av luftfartsskyddsrelaterade händelser.

(16) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 19 i förordning (EG) nr 300/2008.

([3]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (EUT L 122, 24.4.2014, s. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga II till förordning (EG) nr 300/2008 ska ersättas med texten i bilagan till den här förordningen.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 2 februari 2026.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BILAGA

”BILAGA II

GEMENSAMMA SPECIFIKATIONER FÖR DET NATIONELLA PROGRAM FÖR VERKSAMHETSKONTROLL SOM SKA GENOMFÖRAS AV VARJE MEDLEMSSTAT FÖR SKYDDET AV DEN CIVILA LUFTFARTEN

1. DEFINITIONER

1.1 I denna bilaga gäller följande definitioner:

1. *årlig trafikvolym*: det totala antalet ankommande passagerare, avresande passagerare och transitpassagerare (räknade en gång).

2. *behörig myndighet*: den nationella myndighet som utsetts av en medlemsstat i enlighet med artikel 9 för att ansvara för samordning och övervakning av genomförandet av medlemsstatens nationella säkerhetsprogram för den civila luftfarten.

3. *inspektör*: person som utför nationell verksamhetskontroll för den behöriga myndighetens räkning.

4. *certifiering*: formell utvärdering och bekräftelse, utförd av av den behöriga myndigheten eller för dess räkning, av att en person har den kompetens som krävs för att utföra en inspektörs uppgifter på en godtagbar nivå som har fastställts av den behöriga myndigheten.

5. *verksamhetskontroll*: de åtgärder eller metoder som används för att utvärdera genomförandet av denna förordning och det nationella säkerhetsprogrammet för luftfarten.

6. *brist*: bristande uppfyllelse av ett luftfartsskyddskrav.

7. *inspektion*: undersökning av genomförandet av säkerhetsåtgärder och säkerhetsförfaranden i syfte att fastställa hur effektiva de är och om de håller den standard som krävs samt konstatera eventuella brister.

8. *intervju*: muntlig kontroll som utförs av en inspektör för att fastställa om vissa säkerhetsåtgärder eller säkerhetsförfaranden genomförs.

9. *observation*: visuell kontroll som utförs av en inspektör för att fastställa att en säkerhetsåtgärd eller ett säkerhetsförfarande genomförs.

10. *öppet test*: en anmäld övning med säkerhetskontrollanter eller annan berörd säkerhetspersonal, där man på ett realistiskt sätt simulerar genomförandet av en säkerhetskontroll eller en olaglig handling i syfte att undersöka eller mäta sådana faktorer som hur effektivt befintliga säkerhetsåtgärder genomförs, kompetenser och personalens förmåga att utföra tilldelade uppgifter.

11. *berörda myndigheter:* avser i kapitel 19 den behöriga myndigheten eller en annan nationell myndighet som ansvarar för att rapportera luftfartsskyddshändelser, tillbud, olagliga handlingar och förberedelser för olagliga handlingar.

12. *uppgiftslämnare*: varje fysisk eller juridisk person som rapporterar luftfartsskyddshändelser, luftfartsskyddstillbud, olagliga handlingar, förberedande handlingar eller annan luftfartsskyddsrelaterad information i enlighet med de obligatoriska eller frivilliga rapporteringsförfaranden som medlemsstaterna har inrättat.

13. *representativt urval*: urval utifrån de alternativ som är möjliga för att kontrollera vilket antal och vilken omfattning som utgör en tillräcklig bas för att dra generella slutsatser om genomförandestandarder.

14. *luftfartsskyddstillsyn*: en noggrann undersökning av säkerhetsåtgärder och säkerhetsförfaranden i syfte att avgöra om de genomförs fullt ut på kontinuerlig basis.

15. *luftfartsskyddstillbud*: en luftfartsskyddshändelse som påverkar eller skulle kunna påverka säkerheten för passagerare, besättning, markpersonal och allmänheten.

16. *luftfartsskyddshändelse*: varje luftfartsskyddsrelaterad omständighet som kan leda till försämrat luftfartsskydd, kan öka de operativa riskerna eller äventyrar säkerheten för passagerare, besättning, markpersonal och allmänheten, eller som utgör en potentiell överträdelse av bestämmelserna. Detta inbegriper identifiering eller iakttagelse av en sårbarhet i skyddet av den civila luftfarten mot olagliga handlingar.

17. *test*: prövning av åtgärder för luftfartsskydd genom att den behöriga myndigheten simulerar en olaglig handling i syfte att undersöka hur effektiva befintliga säkerhetsåtgärder är.

18. *verifiering*: åtgärd som vidtas av en inspektör för att fastställa om en viss säkerhetsåtgärd faktiskt har införts.

19. *sårbarhet*: sådana brister i genomförda åtgärder och förfaranden som skulle kunna utnyttjas för att begå en olaglig handling.

2. DEN BEHÖRIGA MYNDIGHETENS BEFOGENHETER

2.1 Medlemsstaten ska se till att den behöriga myndigheten har nödvändiga befogenheter för att övervaka och säkerställa efterlevnaden av samtliga krav i denna förordning och dess genomförandeakter, inklusive befogenhet att vidta sanktioner i enlighet med artikel 21.

2.2 Den behöriga myndigheten ska utföra verksamhetskontroll och ha de befogenheter som behövs för att kunna kräva att en identifierad brist ska åtgärdas inom fastställda tidsramar.

2.3 En proportionerlig strategi i flera steg ska införas när det gäller verkställighetsåtgärder och åtgärder för att korrigera brister. Denna strategi ska bestå av successiva steg som ska följas tills bristerna har korrigerats, och som bland annat omfattar följande:

a) Skriftliga råd och rekommendationer.

b) En formell skriftlig varning.

c) Ett officiellt verkställighetsmeddelande.

d) Administrativa sanktioner och rättsliga förfaranden.

Den behöriga myndigheten får utelämna ett eller flera av dessa steg, särskilt om bristen är allvarlig eller återkommande.

3. DET NATIONELLA PROGRAMMET FÖR VERKSAMHETSKONTROLL – MÅL OCH INNEHÅLL

3.1 Målen med det nationella programmet för verksamhetskontroll är att genom verksamhetskontroller verifiera att åtgärderna för luftfartsskyddet genomförs på ett effektivt och korrekt sätt samt att fastställa graden av efterlevnad av bestämmelserna i denna förordning och det nationella säkerhetsprogrammet för den civila luftfarten.

3.2 Det nationella programmet för verksamhetskontroll ska omfatta följande delar:

a) Organisatorisk struktur, ansvarsområden och resurser.

b) Befattningsbeskrivningar och kvalifikationskrav för inspektörer.

c) Verksamhetskontroll, till exempel omfattningen av luftfartsskyddstillsyner, inspektioner, tester och, efter en faktisk eller potentiell brist i luftfartsskyddet, undersökningar, frekvens för tillsyn och inspektioner samt klassificering av efterlevnad.

d) Kartläggningar, om det finns anledning att ompröva luftfartsskyddsbehoven.

e) Aktiviteter för att korrigera brister, med närmare beskrivning av rapportering om brister, uppföljning och korrigerande åtgärder för att säkerställa att luftfartsskyddskraven uppfylls.

f) Verkställighetsåtgärder samt i tillämpliga fall sanktioner enligt punkt 2.1 och 2.3 i denna bilaga.

g) Rapportering om utförda verksamhetskontroller, i förekommande fall inbegripande informationsutbyte mellan nationella organ om efterlevnadsnivån.

h) Kontroll av flygplatsens, operatörens och verksamhetsutövarens interna åtgärder för kvalitetskontroll.

i) En process för att dokumentera och analysera resultaten från det nationella programmet för verksamhetskontroll i syfte att identifiera tendenser och styra framtida regelutveckling.

j) En process för den obligatoriska rapporteringen av information om luftfartsskyddstillbud, olagliga handlingar och förberedelser för olagliga handlingar, utförd ändamålsenligt och i rätt tid av varje operatör och verksamhetsutövare med ansvar för genomförandet av det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart.

k) Ett konfidentiellt, frivilligt rapporteringssystem för analys av säkerhetsinformation från sådana källor som allmänheten, passagerare, personal, besättning, markpersonal och alla andra personer i luftfartssektorn.

4. VERKSAMHETSKONTROLL

4.1 Samtliga flygplatser, operatörer och andra verksamhetsutövare med ett ansvar för luftfartsskyddet ska kontrolleras regelbundet i syfte att säkerställa att brister snabbt upptäcks och åtgärdas.

4.2 Verksamhetskontrollen ska genomföras i enlighet med det nationella programmet för verksamhetskontroll och ske mot bakgrund av hotnivå, verksamhetens typ och karaktär, genomförandestandarder, resultaten från flygplatsers, operatörers och verksamhetsutövares interna kvalitetskontroll samt andra faktorer och bedömningar som påverkar verksamhetskontrollens prioriteringar och frekvens.

4.3 Verksamhetskontrollen ska omfatta genomförandet av flygplatsers, operatörers och verksamhetsutövares interna åtgärder för kvalitetskontroll, och dessa åtgärders effektivitet.

4.4 Verksamhetskontrollen på varje enskild flygplats ska bestå av en lämplig uppsättning åtgärder för att övervaka efterlevnaden och ge en bred överblick över genomförandet av säkerhetsåtgärder inom detta område.

4.5 Förvaltningen och organisationen av programmet för verksamhetskontroll, samt dess prioriteringar, ska ske oberoende av genomförandet av de åtgärder som vidtas inom det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart.

4.6 Verksamhetskontrollen ska omfatta luftfartsskyddstillsyner, inspektioner och tester.

5. METODIK

5.1 Metodiken för verksamhetskontrollen ska följa ett standardiserat tillvägagångssätt, vilket omfattar ansvarsfördelning, planering, förberedelse, aktiviteter på plats, klassificeringen av resultat, färdigställandet av rapporten och korrigeringsprocessen.

5.2 Verksamhetskontrollen ska baseras på systematisk informationsinsamling som görs genom observationer, intervjuer, granskning av dokument och verifikationer.

5.3 Verksamhetskontrollen ska ske i form av både anmälda och oanmälda aktiviteter.

6. LUFTFARTSSKYDDSTILLSYNER

6.1 Luftfartsskyddstillsynen ska omfatta

a) samtliga säkerhetsåtgärder på en flygplats, eller

b) samtliga säkerhetsåtgärder som vidtas av en enskild flygplats, flygplatsterminal, operatör eller verksamhetsutövare, eller

c) en särskild del av det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart.

6.2 En metodik för utförandet av luftfartsskyddstillsynen ska fastställas, med beaktande av följande delar:

a) Anmälan av luftfartsskyddstillsynen och, i tillämpliga fall, överlämnande av ett frågeformulär inför tillsynen.

b) Förberedelsefas, vilken omfattar granskning av det ifyllda frågeformuläret och av annan relevant dokumentation.

c) Inledande information till företrädare för flygplatsen/operatören/verksamhetsutövaren innan tillsynen på plats inleds.

d) Verksamhet på plats.

e) Avstämning och rapportering.

f) Om brister konstateras: Korrigeringsprocessen och tillhörande övervakning av denna process.

6.3 För att bekräfta att säkerhetsåtgärderna genomförs ska luftfartsskyddstillsynens utförande baseras på en systematisk informationsinsamling som har gjorts på ett eller flera av följande sätt:

a) Granskning av dokument.

b) Observationer.

c) Intervjuer.

d) Verifieringar.

6.4 Flygplatser med en årlig trafikvolym på mer än 10 miljoner passagerare ska genomgå luftfartsskyddstillsyn som omfattar samtliga standarder för luftfartsskydd åtminstone vart fjärde år. Undersökningen ska omfatta ett representativt urval av information.

7. INSPEKTIONER

7.1 En inspektion ska omfatta minst en grupp av direkt kopplade säkerhetsåtgärder enligt bilaga I och motsvarande genomförandeakter, vilka kontrolleras som en enda aktivitet eller inom en rimlig tidsram, som normalt inte överskrider tre månader. Undersökningen ska omfatta ett representativt urval av information.

7.2 En grupp av direkt kopplade säkerhetsåtgärder är en grupp om två eller flera krav som avses i bilaga I och motsvarande genomförandeakter, och som har så nära inverkan på varandra att det inte går att göra en adekvat utvärdering av måluppfyllelsen om de inte bedöms tillsammans. Dessa grupper ska omfatta de åtgärder som anges i tillägg I till denna bilaga.

7.3 Inspektionerna ska vara oanmälda. Om den behöriga myndigheten inte anser att detta är praktiskt genomförbart, får inspektionerna anmälas i förväg. En metodik för utförandet av en inspektion ska fastställas, med beaktande av följande delar:

a) Förberedelsefas.

b) Verksamhet på plats.

c) En avstämning, beroende på inspektionernas frekvens och resultat.

d) Rapportering/dokumentation.

e) Korrigeringsprocess och övervakning av denna.

7.4 För att bekräfta att säkerhetsåtgärderna är effektiva ska inspektionens utförande baseras på en systematisk informationsinsamling som har gjorts på ett eller flera av följande sätt:

a) Granskning av dokument.

b) Observationer.

c) Intervjuer.

d) Verifieringar.

7.5 På flygplatser med en årlig trafikvolym på mer än 2 miljoner passagerare ska minimifrekvensen för inspektion av samtliga grupper av direkt kopplade säkerhetsåtgärder enligt kapitel 1–6 i bilaga I vara åtminstone var tolfte månad, om det inte har utförts en tillsyn på flygplatsen under denna period. Inspektionsfrekvensen för samtliga säkerhetsåtgärder som anges i kapitel 7–12 i bilaga I ska fastställas av den behöriga myndigheten på grundval av en riskbedömning.

7.6 Om en medlemsstat inte har någon flygplats med en årlig trafikvolym som överskrider 2 miljoner passagerare, ska kraven i punkt 7.5 gälla för den flygplats i det nationella territoriet som har störst årlig trafikvolym.

7.7 Frekvenserna för inspektion av flygplatser med en årlig trafikvolym på högst 2 miljoner passagerare, inklusive av operatörer och verksamhetsutövare på dessa flygplatser, ska fastställas av den behöriga myndigheten med beaktande av de faktorer som anges i punkt 4.2. Frekvenserna ska avse övervakning av alla relevanta grupper av direkt kopplade säkerhetsåtgärder som anges i kapitel 1–12 i bilaga I.

8. TESTER

8.1 Tester ska utföras, som ett minimum på alla flygplatser som omfattas av punkt 7.5 och 7.6, för att undersöka hur effektivt genomförandet av följande säkerhetsåtgärder är:

a) Tillträdeskontroll för behörighetsområden.

b) Säkerhetskontroll av andra personer än passagerare och av medförda föremål.

c) Skydd av luftfartygen.

d) Säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage.

e) Skydd av lastrumsbagage.

f) Säkerhetskontroll av frakt eller post.

g) Skydd av frakt och post.

För tester som ska utföras på flygplatser som inte omfattas av punkt 7.5 och 7.6 ska prioriteringar fastställas i den årliga planeringen av verksamhetskontroller.

8.2 Den behöriga myndigheten får på grundval av en riskbedömning utföra tester för att undersöka hur effektivt följande ytterligare säkerhetsåtgärder genomförs:

a) Inspektion av fordon.

b) Säkerhetsundersökning av luftfartyg.

c) Säkerhetskontroll av lastrumsbagage.

d) Säkerhetskontroll av förnödenheter för användning ombord och förnödenheter till flygplatsen.

e) Skydd av förnödenheter för användning ombord och förnödenheter till flygplatsen.

f) Skydd av anläggningar och flygplatsområdet.

8.3 Ett testprotokoll som omfattar metodiken ska utarbetas med hänsyn till rättsliga, säkerhetsrelaterade och driftsmässiga krav. Metodiken ska omfatta följande delar:

a) Förberedelsefas.

b) Verksamhet på plats.

c) En avstämning, beroende på testernas frekvens och resultat.

d) Rapportering/dokumentation.

e) Korrigeringsprocess och tillhörande övervakning.

8.4 Den behöriga myndigheten ska fastställa testernas frekvens med beaktande av de faktorer som anges i punkt 4.2.

8.5 Testerna får ersättas av eller kompletteras med öppna tester om det inte går att uppnå ett representativt urval av tester, t.ex. på grund av begränsat genomförande av vissa säkerhetsåtgärder eller när lokala förhållanden skulle göra testerna mindre effektiva.

9. KARTLÄGGNINGAR

9.1 Kartläggningar ska utföras när den behöriga myndigheten ser ett behov av att göra en förnyad bedömning av verksamheten för att identifiera och åtgärda eventuella sårbarheter. Om en sårbarhet konstateras ska den behöriga myndigheten kräva att det genomförs säkerhetsåtgärder som står i proportion till hotet.

10. RAPPORTERING AV VERKSAMHETSKONTROLL

10.1 Aktiviteter för verksamhetskontroll ska rapporteras eller dokumenteras i ett standardiserat format som möjliggör en kontinuerlig analys av tendenser.

10.2 Följande ska ingå i det standardiserade formatet:

a) Typ av aktivitet.

b) Vilken flygplats, operatör eller enhet som kontrolleras.

c) Datum och tidpunkt för aktiviteten.

d) Namn på inspektör som utför aktiviteten.

e) Aktivitetens omfattning.

f) Resultat, med angivande av motsvarande bestämmelser i det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart.

g) Klassificering av efterlevnad.

h) Rekommendationer om korrigerande åtgärder, i tillämpliga fall.

i) Tidsram för korrigering, i tillämpliga fall.

10.3 Om brister konstateras ska den behöriga myndigheten rapportera de relevanta resultaten till den flygplats, de operatörer eller de verksamhetsutövare som kontrollen gäller.

11. GEMENSAM KLASSIFICERING AV EFTERLEVNAD

11.1 Verksamhetskontrollen ska tillämpas för att bedöma genomförandet av det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart med hjälp av det harmoniserade klassificeringssystem för efterlevnad som finns i tillägg II.

12. KORRIGERING AV BRISTER

12.1 Konstaterade brister ska korrigeras utan dröjsmål. Om korrigerande åtgärder inte kan vidtas utan dröjsmål ska kompensatoriska åtgärder vidtas. När den övergripande övervakningen av genomförandet av en säkerhetsåtgärd på grund av individuella eller isolerade fel visar på efterlevnadsnivån 'Uppfyller kraven, men förbättring är önskvärd', ska dessa fel också korrigeras.

12.2 Den behöriga myndigheten ska begära att de flygplatser, operatörer eller verksamhetsutövare som omfattas av verksamhetskontrollen ska lägga fram en åtgärdsplan för godkännande när det gäller alla brister som har konstaterats i rapporterna samt en tidsram för genomförandet av korrigerande åtgärder och bekräfta när processen för att åtgärda bristerna har slutförts.

13. UPPFÖLJNING SOM RÖR VERIFIERING AV KORRIGERANDE ÅTGÄRDER

13.1 Sedan den flygplats, operatör eller verksamhetsutövare som omfattas av kontrollen har bekräftat att alla nödvändiga korrigerande åtgärder har vidtagits, ska den behöriga myndigheten verifiera att de korrigerande åtgärderna har genomförts.

13.2 Vid uppföljning ska den mest relevanta kontrollmetoden användas.

14. INSPEKTÖRERNAS TILLGÄNGLIGHET

14.1 Varje medlemsstat ska säkerställa att tillräckligt många inspektörer finns tillgängliga för den behöriga myndigheten, antingen direkt eller under myndighetens överinseende, för att genomföra verksamhetskontrollen.

15. KOMPETENSKRAV FÖR INSPEKTÖRER

15.1 Varje medlemsstat ska ansvara för att de inspektörer som utför uppdrag för den behöriga myndighetens räkning

a) inte har några avtalsmässiga eller ekonomiska skyldigheter gentemot den flygplats, operatör eller verksamhetsutövare som ska kontrolleras, och

b) har tillräckliga kvalifikationer, till exempel tillräcklig teoretisk och praktisk erfarenhet från det aktuella området.

Inspektörer ska certifieras eller få ett likvärdigt godkännande av den behöriga myndigheten.

15.2 Inspektörerna ska ha följande kompetens:

a) Förståelse av nu gällande säkerhetsåtgärder och hur dessa tillämpas inom den granskade verksamheten, vilket omfattar följande:

— Förståelse av säkerhetsprinciper.

— Förståelse av kontrollfunktioner.

— Förståelse av faktorer som påverkar människans prestationsförmåga.

b) Baskunskaper om säkerhetsteknologi och -teknik.

c) Kunskaper om de principer, förfaranden och tekniker som rör verksamhetskontroll.

d) Baskunskaper om den verksamhet som ska granskas.

e) Förståelse av inspektörens roll och befogenheter.

15.3 Inspektörer ska genomgå återkommande utbildning så ofta att befintlig kompetens upprätthålls och ny kompetens förvärvas med hänsyn till utvecklingen inom luftfartsskyddet.

16. INSPEKTÖRERNAS BEFOGENHETER

16.1 Inspektörer som utför kontrollåtgärder ska tilldelas tillräckliga befogenheter för att kunna begära den information de behöver för att utföra sina uppgifter.

16.2 Inspektörer ska bära ett identitetskort som ger befogenhet att utföra verksamhetskontroll för den behöriga myndighetens räkning och som ger tillträde till alla områden som krävs.

16.3 Inspektörer ska ha rätt att

a) få omedelbart tillträde till alla relevanta områden, inklusive luftfartyg och byggnader, i övervakningssyfte, samt

b) kräva att säkerhetsåtgärder genomförs korrekt eller vidtas på nytt.

16.4 Som en följd av inspektörernas befogenheter ska den behöriga myndigheten agera i enlighet med punkt 2.3 i följande fall:

a) När inspektörers arbete avsiktligt försvåras eller förhindras.

b) När någon underlåter eller vägrar att lämna den information som inspektören begär.

c) När felaktiga eller missvisande uppgifter lämnas till en inspektör i vilseledande syfte.

d) När någon utger sig för att vara inspektör i vilseledande syfte.

17. BÄSTA PRAXIS

17.1 Medlemsstaterna ska informera kommissionen om bästa praxis i fråga om program för verksamhetskontroll, metoder för luftfartsskyddstillsyn och inspektörer. Kommissionen ska dela denna information med medlemsstaterna.

18. RAPPORTERING AV VERKSAMHETSKONTROLL TILL KOMMISSIONEN

18.1 Medlemsstaterna ska en gång per år lämna en rapport till kommissionen om vilka åtgärder de har vidtagit för att fullgöra sina skyldigheter enligt denna förordning, och om luftfartsskyddssituationen på flygplatser inom deras territorier. Rapporten ska avse perioden 1 januari–31 december. Rapporten ska vara klar tre månader efter denna periods slut.

18.2 Innehållet i rapporten ska överensstämma med tillägg III och följa en mall som kommissionen tillhandahåller.

18.3 Kommissionen ska meddela medlemsstaterna om vilka huvudsakliga slutsatser som dessa rapporter har lett fram till.

19. RAPPORTERING AV LUFTFARTSSKYDDSHÄNDELSER, LUFTFARTSSKYDDSTILLBUD, OLAGLIGA HANDLINGAR OCH FÖRBEREDANDE HANDLINGAR FÖR SÅDANA

19.1 Om den behöriga myndigheten upptäcker eller mottar information om en olaglig handling eller ett luftfartsskyddstillbud som har inträffat eller är på väg att inträffa och som har eller sannolikt kommer att få allvarlig inverkan på nivån av luftfartsskydd i unionen eller på det internationella systemet för luftfartsskydd, ska myndigheten underrätta kommissionen om detta så snart som möjligt. Om inte annat följer av nationella bestämmelser om skydd av information som är relevant för den nationella säkerheten, ska rapporteringen innehålla alla relevanta och tillgängliga fakta som kan användas för att bedöma huruvida det krävs snabba åtgärder för att upprätthålla eller återupprätta nivån av luftfartsskydd i unionen och skapa det samarbete och den samordning som krävs internationellt. När kommissionen har mottagit denna information ska den underrätta övriga medlemsstater.

19.2 För att genomföra kraven i punkt 3.2 j och k och bestämmelserna nedan ska varje medlemsstat från och med den 1 januari 2028 inrätta ett förfarande för rapportering, klassificering, behandling, lagring, skydd, analys och sammanställning av information om luftfartsskyddstillbud, olagliga handlingar och förberedelser för olagliga handlingar. Förfarandet ska omfatta system för obligatorisk respektive konfidentiell frivillig rapportering och innehålla detaljerade krav för att säkerställa ändamålsenlig och effektiv rapportering och uppföljning, inbegripande utförande och samordning av efterföljande uppgifter samt eventuella åtgärder som de berörda myndigheterna ska vidta eller beslut som de ska fatta.

19.3 Från och med den 1 januari 2028 ska operatörer och verksamhetsutövare som ansvarar för genomförandet av det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart rapportera information om luftfartsskyddstillbud till de berörda myndigheterna. En säkerhetsmedarbetare eller säkerhetsansvarig hänför luftfartsskyddstillbud till en rapporterad luftfartsskyddshändelse på grundval av en analys av händelsen och ett fastställande av att ytterligare åtgärder krävs. Ett luftfartsskyddstillbud kan också leda till, och av den behöriga myndigheten klassificeras som, en olaglig handling som ska rapporteras till Icao i enlighet med bilaga 17 till Chicagokonventionen. Följande rapporteringsfrister ska gälla för sådan obligatorisk rapportering, från och med den tidpunkt då den bakomliggande händelsen rapporteras via det interna rapporteringssystem som avses i punkt 19.4:

a) Så snart som möjligt, men senast inom 24 timmar om tillbudet har allvarlig och omedelbar påverkan på luftfartsskyddet.

b) Inom 72 timmar om tillbudet har allvarlig påverkan på luftfartsskyddet.

c) Varje månad i fråga om alla andra tillbud.

19.4 Från och med den 1 januari 2028 ska operatörer och verksamhetsutövare som ansvarar för genomförandet av det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart inrätta ett internt rapporteringssystem för ändamålsenlig och snabb rapportering av information om luftfartsskyddshändelser. All personal hos operatörer och verksamhetsutövare som ansvarar för genomförandet av det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart ska rapportera information om luftfartsskyddshändelser genom ett sådant internt rapporteringssystem.

19.5 Från och med den 1 januari 2028 ska de berörda myndigheterna och varje operatör eller verksamhetsutövare som ansvarar för genomförandet av det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart utse minst en person eller avdelning med ansvar för rapportering, inbegripet kontroll av datakvaliteten, i syfte att göra uppgifterna mer enhetliga. Krav avseende rekrytering och utbildning av de personer som utsetts att utföra sådana uppgifter ska fastställas i de genomförandebestämmelser som kommissionen antar i enlighet med artikel 4.3 i denna förordning.

19.6 Från och med den 1 januari 2028 ska den obligatoriska rapporteringen till berörda myndigheter ske med hjälp av mallen i tillägg IV, med hänvisning till den gemensamma klassificering som fastställs i tillägg V. Frivillig rapportering får också ske med hjälp av mallen i tillägg IV, med hänvisning till den gemensamma klassificering som fastställs i tillägg V.

19.7 Från och med den 1 januari 2028 ska berörda myndigheter lagra rapporterna i en nationell databas. Konfidentialiteten för känslig information om luftfartsskydd i rapporter samt analyser av denna ska säkerställas i enlighet med tillämplig unionslagstiftning och nationell lagstiftning. För detta ändamål ska varje medlemsstat fastställa detaljerade krav för tillgång till sådan information samt för fysiskt och it-tekniskt skydd av denna.

19.8 Från och med den 1 januari 2028 ska varje medlemsstat fastställa detaljerade krav gällande behandling och lagring av rapporter, i syfte att förhindra att information i rapporterna används för andra ändamål än luftfartsskydd, och vederbörligen skydda konfidentialiteten när det gäller identiteten på uppgiftslämnaren och personer som nämns i rapporten, med förbehåll för kraven på straffrättsliga, disciplinära eller administrativa förfaranden enligt nationell lagstiftning.

19.9 Från och med den 1 januari 2028 ska de berörda myndigheterna fastställa och genomföra förfaranden för att på behovsbasis utbyta relevant information i rapporter och om uppföljningsåtgärder, för att bistå andra nationella myndigheter och organ, flygplatsoperatörer, lufttrafikföretag och andra berörda verksamhetsutövare, om detta kan bidra till att upprätthålla och förbättra luftfartsskyddet.

19.10 Från och med den 1 januari 2028 får de berörda myndigheterna, utan hinder av vad som sägs i punkt 19.8, dela information med de nationella myndigheterna för civil flygsäkerhet, om informationen är relevant för flygsäkerheten, med förbehåll för tillämpliga krav på konfidentialitet, skydd och redigering, beroende på vad som är lämpligt.

19.11 Från och med den 1 januari 2028 ska de berörda myndigheterna, i tillämpliga fall och med förbehåll för kraven på konfidentialitet och skydd enligt unionslagstiftningen och nationell lagstiftning, dela relevant information i rapporter med kommissionen och övriga medlemsstater, om detta kan bidra till att upprätthålla och förbättra luftfartsskyddet, inbegripet som svar på specifika förfrågningar från kommissionen eller andra medlemsstater.

19.12 Från och med den 1 januari 2028 får kommissionen och medlemsstaterna, i tillämpliga fall och med förbehåll för kraven på konfidentialitet och skydd enligt unionslagstiftningen och nationell lagstiftning, dela relevant information i rapporter med internationella organisationer och relevanta myndigheter i tredjeländer, om det krävs enligt internationella avtal eller kan bidra till att upprätthålla och förbättra luftfartsskyddet.

19.13 Från och med den 1 januari 2028 ska medlemsstaterna, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 19.1 och 19.11, årligen lämna en rapport till kommissionen med statistik över de mottagna rapporterna, aggregerad i enlighet med den gemensamma klassificeringen i tillägg V, samt en analys av denna statistik. Rapporten ska avse perioden 1 januari–31 december, och vara klar senast sex månader efter denna periods slut.

19.14 Från och med den 1 januari 2028 ska kommissionen dela de viktigaste slutsatserna från de rapporter som lämnats i enlighet med punkt 19.13 med den föreskrivande kommittén för luftfartsskydd och den rådgivande gruppen om luftfartsskydd för berörda parter.

19.15 Från och med den 1 januari 2028 får kommissionen, i syfte att säkerställa ett harmoniserat tillvägagångssätt på unionsnivå, i samarbete med medlemsstaterna tillhandahålla ett lämpligt it-verktyg till stöd för genomförandet av kraven i detta kapitel.

Tillägg I

Delar som ska ingå i gruppen av direkt kopplade säkerhetsåtgärder

De grupper av direkt kopplade säkerhetsåtgärder som avses i punkt 7.1 i denna bilaga ska omfatta följande delar i bilaga I och motsvarande bestämmelser i dess genomförandeakter som kommissionen antar i enlighet med artikel 4.3 i denna förordning:

Punkt 1 – Säkerheten på flygplatser:

a) Samtliga bestämmelser i punkt 1.1, eller

b) samtliga bestämmelser i punkt 1.2 (utom bestämmelser som gäller identitetskort samt passerkort för fordon), eller

c) samtliga bestämmelser i punkt 1.2 som gäller identitetskort, eller

d) samtliga bestämmelser i punkt 1.2 som gäller passerkort för fordon, eller

e) samtliga bestämmelser i punkt 1.3 och tillämpliga delar i punkt 12, eller

f) samtliga bestämmelser i punkt 1.4, eller

g) samtliga bestämmelser i punkt 1.5, eller

h) samtliga bestämmelser i punkt 1.7 och tillämpliga delar i punkt 11.

Punkt 2 – Avgränsade områden på flygplatserna:

Samtliga bestämmelser i denna punkt.

Punkt 3 – Säkerhetsåtgärder för luftfartyg:

a) Samtliga bestämmelser i punkt 3.1, eller

b) samtliga bestämmelser i punkt 3.2.

Punkt 4 – Passagerare och kabinbagage:

a) Samtliga bestämmelser i punkt 4.1 och tillämpliga delar i punkt 12, eller

b) samtliga bestämmelser i punkt 4.2, eller

c) samtliga bestämmelser i punkt 4.3.

Punkt 5 – Lastrumsbagage:

a) Samtliga bestämmelser i punkt 5.1 och tillämpliga delar i punkt 12, eller

b) samtliga bestämmelser i punkt 5.2, eller

c) samtliga bestämmelser i punkt 5.3.

Punkt 6 – Frakt och post:

a) Samtliga bestämmelser om säkerhetsåtgärder, säkerhetskontroll och transport som tillämpas av en säkerhetsgodkänd speditör och de relevanta delarna i punkt 12, eller

b) samtliga bestämmelser som rör kända avsändares säkerhetsåtgärder och transport, eller

c) samtliga bestämmelser som rör kända transportörers säkerhetsåtgärder och transport, eller

d) samtliga bestämmelser som rör skydd av frakt och post på flygplatser.

Punkt 7 – Flygföretagens post och materiel:

Samtliga bestämmelser i denna punkt.

Punkt 8 – Förnödenheter ombord:

Samtliga bestämmelser i denna punkt och tillämpliga delar i punkt 12.

Punkt 9 – Förnödenheter till flygplatsen:

Samtliga bestämmelser i denna punkt och tillämpliga delar i punkt 12.

Punkt 10 – Säkerhetsåtgärder under flygning:

Samtliga bestämmelser i denna punkt.

Punkt 11 – Rekrytering och utbildning av personal:

a) Samtliga bestämmelser som rör rekrytering av personal till flygplats, operatör, lufttrafikföretag eller verksamhetsutövare, eller

b) samtliga bestämmelser som rör utbildning av personal hos flygplats, operatör, lufttrafikföretag eller verksamhetsutövare.

Tillägg II

Harmoniserat klassificeringssystem för efterlevnad

Följande klassificering av efterlevnad ska användas för att bedöma genomförandet av det nationella säkerhetsprogrammet för civil luftfart.

	Luftfartsskyddstillsyn	Inspektion	Test
Uppfyller kraven helt	√	√	√
Uppfyller kraven, men förbättring är önskvärd	√	√	√
Uppfyller ej kraven	√	√	√
Uppfyller ej kraven, allvarliga brister	√	√	√
Ej tillämpligt	√	√	
Ej bekräftat	√	√	√

Tillägg III

Innehåll i rapporten till kommissionen

1. **Den organisatoriska strukturen, ansvarsområden och resurser**

   a) Uppgifter om organisationen av verksamhetskontrollen, ansvarsområden och resurser, även planerade förändringar (se punkt 3.2 a).

   b) Antal inspektörer – nuvarande antal och framtida (se punkt 14).

   c) Utbildning som inspektörerna har genomgått (se punkt 15.2).

2. **Övervakning av verksamheter**

   Samtliga kontrollåtgärder som har utförts, med närmare uppgift om följande:

   a) Typ (luftfartsskyddstillsyn, inledande inspektion, uppföljande inspektion, test, övrigt).

   b) Kontrollerade flygplatser, operatörer och verksamhetsutövare.

   c) Omfattning.

   d) Frekvens.

   e) Totalt antal mandagar ute på fältet.

3. **Åtgärder för att avhjälpa brister**

   a) Status för genomförandet av åtgärder för att avhjälpa brister.

   b) De viktigaste åtgärder som vidtagits eller planeras (till exempel nyinrättade tjänster, inköpt material, byggnadsarbeten) samt vilka framsteg som gjorts för att avhjälpa bristerna.

   c) Verkställighetsåtgärder som används (se punkt 3.2 f).

4. **Allmänna data och trender**

   a) Den sammanlagda nationella passagerar- och frakttrafiken per år samt antalet flygplansrörelser.

   b) Förteckning över flygplatser, per kategori.

   c) Antal lufttrafikföretag som bedriver verksamhet från territoriet, per kategori (nationellt, unionen, tredjeland).

   d) Antal säkerhetsgodkända speditörer.

   e) Antal kända avsändare.

   f) Antal godkända transportörer.

   g) Antal säkerhetsgodkända leverantörer (för förnödenheter till flygplatsen och förnödenheter för användning ombord).

   h) Ungefärligt antal andra verksamhetsutövare med ansvar för luftfartsskydd (marktjänstföretag, säkerhetsbolag, kända leverantörer av förnödenheter till flygplatsen och förnödenheter för användning ombord).

5. **Luftfartsskydd på flygplatser**

   Den allmänna situationen i fråga om luftfartsskyddet i medlemsstaten.

Tillägg IV

Mall för rapportering av information om luftfartsskyddshändelser och luftfartsskyddstillbud ([1])

Exakt datum och tid eller period ([2]) för händelsen: …/…/…

Datum för rapporten ([3]): …/…/…

Plats där händelsen inträffade ([4]):

Namn på företag och/eller person som rapporterar (om möjligt ([5])):

Beskrivning av händelsen:

Omedelbara åtgärder som vidtagits och vem som vidtagit dem ([6]):

Luftfartsskyddsområde som berörs:

Säkerhet på landsidan, passagerare och kabinbagage, personal och besättning, tillträdeskontroll, lastrumsbagage, förnödenheter ombord, förnödenheter till flygplatsen, skydd av luftfartyg på marken, säkerhetsåtgärder för luftfartyg under flygning, frakt och post, flygkontrolltjänst, digital information och digital teknik, obemannade luftfartygssystem (UAS)/obemannade luftfartyg (UAV)/fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS), standoffvapen (Manpads osv.), lasrar, information om luftfartsskydd, allmänflyg/flygklubbar

Påverkan eller potentiell påverkan på luftfartsskyddet ([7]):

Övriga kommentarer/förslag/uppgifter ([8]):

Kontaktuppgifter (e-post, telefonnummer):

([1]) I mallen avser *händelse* luftfartsskyddshändelser och luftfartsskyddstillbud.
([2]) Om det inte går att fastställa exakt datum och tid.
([3]) Om det skiljer sig från datumet för händelsen.
([4]) Flygplatsens namn och eventuellt IATA/Icao-koden, samt område där händelsen observerats.
([5]) Namn på fysiska personer som rapporterar får utelämnas.
([6]) T.ex. att lokala brottsbekämpande myndigheter och/eller flygplatsmyndigheter underrättats om situationen.
([7]) För att ur uppgiftslämnarens perspektiv avgöra hur nivån av luftfartsskydd påverkas.
([8]) Detta avsnitt kan innehålla ytterligare användbar information från uppgiftslämnaren, till exempel när det gäller en preliminär riskbedömning, åtgärder för att begränsa påverkan på luftfartsskyddet, korrigerande åtgärder (i tillämpliga fall) och status för akten inom företaget (i tillämpliga fall).

Tillägg V

Gemensam klassificering av luftfartsskyddshändelser och luftfartsskyddstillbud ([1])

Klass ([1])	Kategori ([2])
Säkerhet på landsidan	Upptäckt eller användning av fordonsburen improviserad sprängladdning (IED) eller improviserad brandbomb (IID)
	Upptäckt eller användning av personburen IED/IID
	Väpnat angrepp
	Obevakade/misstänkta föremål (gäller även flygsidan)
	Kemiskt, biologiskt och radiologiskt angrepp (CBR-angrepp)
	Skador på kritisk infrastruktur/sårbara punkter
	Misstänkt beteende
	Oplanerade störningar, inklusive bombhot eller falskt bombhot
Passagerare och kabinbagage	Upptäckt eller användning av förbjudet föremål/IED/IID
	Brist i genomsökning vid säkerhetskontroll
	Blandning av säkerhetskontrollerade och icke säkerhetskontrollerade passagerare
	Misstänkt beteende
Personal och besättning	Brist i genomsökning vid säkerhetskontroll
	Upptäckt eller användning av förbjudet föremål/IED/IID
	Sabotage
	Säkerhetsåtgärder har kringgåtts av insider
	Avsiktligt försök att kringgå systemet för bakgrundskontroll/ säkerhetsprövning
Tillträdeskontroll	Intrång eller försök till intrång på flygplatsområdet
	Obehörigt tillträde till behörighetsområde eller annat kontrollerat område (ej personal)
	Obehörigt/obeledsagat tillträde i behörighetsområde (personal)
	Misstänkt beteende hos personal
	Brist i systemet för tillträdeskontroll
	Brist i systemet för utfärdande av id-kort
	Brist i systemet för tillträdeskontroll av fordon, inbegripet tillämpningen av säkerhetsåtgärder och/eller säkerhetskontroll av passagerare och fordon
Lastrumsbagage	Upptäckt eller användning av förbjudet föremål/IED/IID
	Brist i skyddet av säkerhetskontrollerat lastrumsbagage

([1]) Tillägg V kan även fungera som ett verktyg för att kategorisera säkerhetsdata och utgöra ett stöd vid utarbetandet av definitioner av relevanta händelser.

Klass ([1])	Kategori ([2])
	Bevis på manipulering av säkerhetskontrollerat lastrumsbagage
	Brist i systemet eller processen för säkerhetskontroll av lastrumsbagage (inklusive bagagets anknytning till passagerare)
	Brist i processen för transport av vapenförsändelser
Förnödenheter ombord	Obehörigt tillträde till anläggning för förnödenheter för användning ombord
	Brist i skyddet av säkrade förnödenheter
	Bevis på manipulering av säkrade förnödenheter för användning ombord
	Brist i tillämpningen av säkerhetsåtgärder
	Upptäckt eller användning av förbjudet föremål/IED/IID
Förnödenheter till flygplatsen	Obehörigt tillträde till anläggning
	Brist i skyddet av säkrade förnödenheter
	Bevis på manipulering av säkrade förnödenheter till flygplatsen
	Brist i tillämpningen av säkerhetsåtgärder
	Upptäckt eller användning av förbjudet föremål/IED/IID
Skydd av luftfartyg på marken	Obehörig passagerare ombord på luftfartyget
	Obehörig personal ombord på luftfartyget
	Brist i säkerhetsundersökning/säkerhetsinspektion av luftfartyget
	Brist i åtgärder för skydd av luftfartyget, inklusive vid parkering av luftfartyg över natten
	Upptäckt eller användning av förbjudet föremål/IED/IID i luftfartygets kabin eller lastrum
Säkerhetsåtgärder för luftfartyget under flygning	Oregerlig passagerare (bör övervägas att rapporteras endast för nivå 3 och 4 (se Icaos *Aviation Security Manual*)
	Brist i förfarandet för/skyddet av cockpitdörren
	Upptäckt eller användning av förbjudet föremål/IED/IID
	CBR-angrepp
	Kapning under flygning
	Bombhot under flygning
Frakt och post	Obehörigt tillträde till anläggning för säkerhetskontroll av frakt
	Brist i säkerhetskontroll
	Upptäckt eller användning av förbjudet föremål/IED/IID
	Brist i skyddet av säkrad frakt
	Bevis på manipulering av säkrad frakt
	Brist i mottagningsprocedur

Klass ([1])	Kategori ([2])
	Misstänkt aktivitet
	Meddelande om lastningsförbud enligt PLACI-systemen
Flygkontrolltjänst	Väpnat angrepp mot anläggning för flygkontrolltjänst (ATC)
	Förstörelse av eller skada på flygnavigeringshjälpmedel
	Obehörigt tillträde
Digital information och digital teknik	Angrepp mot luftfartygssystem
	Angrepp mot system för flygledningstjänst (ATM)
	Angrepp mot flygplatssystem
	Angrepp mot andra kritiska system och data
Obemannade luftfartygssystem (UAS)	Otillåtet intrång i kontrollerat luftrum
Obemannade luftfartyg (UAV)	Olyckstillbud/kontakt med luftfartyg under flygning
Fjärrstyrda luftfartygssystem (RPAS)	Sammanstötning/kollision med luftfartyg under flygning
	Observation från flygplan/flygplats
	Obemannat luftfartyg (UAV) utgjorde hot mot luftfartyg
	UAV utgjorde hot mot flygplatsinfrastruktur
	UAV utgjorde hot mot passagerare
Standoffvapen (Manpads osv.)	Angrepp på luftfartyg eller flygplatsanläggning
	Rapporterad observation
Lasrar	Angrepp på luftfartyg eller flygplatsanläggning
	Rapporterad observation
	Misstänkt aktivitet
Information om luftfartsskydd	Brist i skyddet av känslig information om luftfartsskydd
	Förlust av informationssystemens integritet och tillgänglighet
Allmänflyg/flygklubbar	Obehörigt tillträde
	Upptäckt av förbjudet föremål/IED/IID

([1]) Klass: Beskriver det ämne som luftfartsskyddstillbudet avser, t.ex. 'tillträdeskontroll', 'lastrumsbagage' eller 'frakt/post'. De valda identifierarna används redan allmänt i Icaos bilaga 17 och *Aviation Security Manual* (Doc 8973) och de förväntas vara lätta för verksamhetsutövare att hänvisa till och relevanta för myndigheternas bedömningar.

([2]) Kategori: Anger en mer detaljerad beskrivning av det aktuella luftfartsskyddstillbudet. Kategorierna är olika för varje klass, eftersom de eventuella luftfartsskyddstillbuden varierar beroende på vilken luftfartsskyddsprocess de avser. Exempelvis omfattar klassen 'skydd av luftfartyg på marken' kategorin 'brist i säkerhetsundersökning/säkerhetskontroll av luftfartyg', medan klassen 'lastrumsbagage' omfattar kategorin 'brist i skydd av säkerhetskontrollerat lastrumsbagage'. Det kommer också att finnas en kategori benämnd 'övrigt' för sådana luftfartsskyddstillbud som eventuellt är för sällsynta för att motivera en separat kategori, eller som kan betraktas som ett nytt hot eller en ny sårbarhet. Detta alternativ bör dock endast användas om ingen annan kategori förefaller lämplig."