



Bruxelles, den 1.7.2014
COM(2014) 399 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**ÅRLIG RAPPORT OM GENNEMFØRELSEN I 2013 AF FORORDNING (EF)
NR. 300/2008 OM FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED (SECURITY)
INDEN FOR CIVIL LUFTFART**

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

ÅRLIG RAPPORT OM GENNEMFØRELSEN I 2013 AF FORORDNING (EF) NR. 300/2008 OM FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED (SECURITY) INDEN FOR CIVIL LUFTFART

Denne rapport dækker perioden 1. januar–31. december 2013

INDLEDNING

2013 kan bedst beskrives som et år med konsolidering af bestemmelser for luftfartssikkerhed og en øget indsats for at gennemføre kommende nye regler for luftfragt og væsker, der medbringes i håndbagage. Den eneste resterende overgangsperiode for de sikkerhedsforanstaltninger inden for luftfart, der blev indført med forordning (EF) nr. 300/2008, udløb i april. De indebar et krav om, at kendte befragtere af luftfragt og luftpost skulle godkendes af de kompetente myndigheder i stedet for blot at udpeges af en tilknyttet sikkerhedsgodkendt fragtagent. Kommissionen har derfor i sine inspektioner lagt stor vægt på at få bekræftet, at disse nye krav overholdes.

Ud over sikkerhedsadvarsler i august fra USA var det i årets løb ikke nødvendigt at styrke luftfartssikkerhedskontrollen på kort sigt. Sikkerhedsadvarslerne bekræftede også behovet for at forbedre samarbejdet mellem EU-medlemsstaterne og mellem stater og institutioner. Rapporten på højt niveau om styrkelsen af luftfragtsikkerheden fra 2010 påpegede allerede dette behov, men der skal arbejdes videre inden for dette område.

Et centralt EU-luftfartssikkerhedsprojekt er gradvis indførelse af teknologisk kontrol af væsker, som passagererne medbringer i deres håndbagage. Lufthavnsoperatører og producenter af sikkerhedsudstyr har styrket deres samarbejde i 2013 for at forberede sig så godt som muligt på en delvis ophævelse af restriktionerne for væsker den 31. januar 2014. Kommissionen støtter denne indsats og andre projekter, som forbedrer lufthavnsudstyrs og sikkerhedsforanstaltningers detektionsevne, med en teknologikøreplan, som første gang blev præsenteret for interessenterne i 2013 og siden løbende er blevet ajourført.

Hvad angår indgående fragt og post i EU, er et andet vigtigt EU-luftfartssikkerhedsprojekt ved at blive ført ud i livet med gennemførelsesdato den 1. juli 2014. I hele andet halvår af 2013 øgede Kommissionen samarbejdet med medlemsstaterne og branchen for at sikre en smidig gennemførelse. Der er flere bestræbelser i gang for at gøre rede for det styrkede EU-system over for tredjelandene og de internationale organisationer (Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) og Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO)).

Kommissionen fortsatte i 2013 sammen med medlemsstaterne arbejdet med EU-risikovurderinger på forskellige områder ved at udvide og tilpasse den metode, der anvendes til luftfragt, til andre sikkerhedsområder med fokus på passagerrelaterede risici ved den første anvendelse.

Internationalt deltog Kommissionen i alle relevante ICAO-arrangementer, hvor den øgede EU's synlighed og indflydelse internationalt på det luftfartssikkerhedspolitiske område. Kommissionen samarbejder også til fulde med vigtige tredjelandspartnere og afholdt og deltog i en række bilaterale og multilaterale møder.

Overvågningen af medlemsstaternes og relevante operatørers gennemførelse af sikkerhedsforanstaltninger inden for luftfart ved hjælp af EU-inspektioner er et andet område, hvor medlemsstaterne og Kommissionen arbejdede tæt sammen i årets løb. Overholdelsesniveauet var stabilt og krævede ikke suspension af EU's one-stop-securitysystem i 2013.

DEL I

INSPEKTIONERNE

1. GENERELT

Kommissionen skal i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008 udføre inspektioner af medlemsstaternes luftfartssikkerhedsmyndigheder (de "kompetente myndigheder") og af EU-lufthavne. EU-programmet omfatter også Schweiz, mens EFTA-Tilsynsmyndigheden inspicerer Norge og Island ud fra tilsvarende bestemmelser. Til at udføre inspektionsopgaverne råder Kommissionen over en gruppe på 10 luftfartssikkerhedsinspektører på fuld tid og på deltid. Dette inspektionsarbejde understøttes af en pulje af nationale inspektører, som medlemsstaterne, Island, Norge og Schweiz har udnævnt, og som kvalificerer sig til deltagelse i Kommissionens inspektioner gennem uddannelse, som Kommissionen sørger for. 72 af disse nationale inspektører deltog i inspektionerne i 2013. En oversigt over Kommissionens og EFTA-Tilsynsmyndighedens hidtidige overvågning af overholdelsen er vedhæftet som bilag 1.

2. INSPEKTION AF NATIONALE KOMPETENTE MYNDIGHEDER

Kommissionen afsluttede i 2013 den tredje runde inspektioner af kompetente myndigheder og påbegyndte den fjerde runde. Der blev i alt gennemført syv inspektioner i 2013, hvoraf fire blev gennemført under den nye runde. For de fleste medlemsstater viste disse inspektioner, at der var sket betydelige forbedringer i forhold til tidligere. De hyppigst afslørede mangler i 2013 svarede til dem, der blev fundet ved inspektioner i 2012, og de vedrørte hovedsageligt mindre uoverensstemmelser i forbindelse med den fulde tilpasning af de nationale luftfartssikkerhedsprogrammer og de nationale kvalitetskontrolprogrammer til den nye retlige ramme i forordning (EF) nr. 300/2008.

Hvad angår gennemførelsen af foranstaltningerne, havde de fleste inspicerede medlemsstater kapacitet til hurtigt at opdage og afhjælpe mangler på de centrale sikkerhedsområder. Nogle medlemsstater overvågede ikke kendte leverandører og forsyninger til flyvningen tilstrækkeligt på grund af manglende ressourcer som følge af presset på de offentlige budgetter og det store antal berørte enheder. Det var også nødvendigt at foretage forbedringer i et begrænset antal inspicerede medlemsstater som følge af den løbende overvågning af udenlandske luftfartsselskaber. Afhjælpningen af de konstaterede mangler var for det meste tilstrækkelig, og alle medlemsstater rådede over sanktionsmuligheder.

3. INDLEDENDE INSPEKTIONER I LUFTHAVNE

Der blev udført 26 indledende inspektioner af lufthavne i 2013, hvilket var tre inspektioner mere end i 2012. Dette skyldtes navnlig, at der blev gennemført flere fragtinspektioner, og at inspektionerne omfattede en række mindre lufthavne, hvor der i begge tilfælde var behov for færre inspektører. Alle kapitler blev dækket (dog ikke i forbindelse med hver inspektion). Den samlede procentdel af de centrale foranstaltninger, som viste sig at være i overensstemmelse med forordningen i 2013, var 83 %, stort set det samme som i 2012.

De mangler, der blev konstateret i forbindelse med traditionelle foranstaltninger¹, synes stort set ligesom tidligere at hidrøre fra menneskelige faktorer. Disse vedrørte primært kvaliteten af

¹ Foranstaltningerne defineres som "traditionelle", hvis de allerede var gældende efter de retlige rammer i den ophævede forordning (EF) nr. 2320/2002.

screeningen af personale samt visse sikkerhedskrav til fragt. Især var det fortsat en udfordring at opretholde en høj kvalitet af kropsvisitering i forbindelse med screening af personale. På fragtområdet vedrørte den manglende overholdelse især kravet om altid at anvende den mest passende screeningsmetode under hensyntagen til opgavens art. Disse problemer, som tilskrives menneskelige faktorer, bør afhjælpes gennem bedre uddannelse og tilsyn.

Endvidere var visse supplerende foranstaltninger, der blev indført i henhold til lovrammen i forordning (EF) nr. 300/2008, endnu ikke gennemført på en tilfredsstillende måde i de lufthavne, som blev inspiceret i 2013. Der blev konstateret manglende overholdelse i forbindelse med metoder og normer for sikkerhedskontrol af fragt og post med høj risiko samt af lufthavnsleverancer, forsyninger til flyvningen og uddannelse. Visse krav på flysikkerhedsområdet kræver også opmærksomhed i forbindelse med den nationale kvalitetskontrol. Medlemsstaternes kompetente myndigheder bør aktivt søge at gennemføre disse nyere bestemmelser. Desuden blev der i 2013 udarbejdet revisioner af lovgivningen med henblik på at forbedre klarheden og sammenhængen på nogle af disse områder, og de forventes at blive vedtaget i løbet af 2014. Disse bør forbedre overholdelsesniveauet væsentligt.

4. OPFØLGENDE INSPEKTIONER

I overensstemmelse med artikel 13 i Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010² udfører Kommissionen rutinemæssigt et begrænset antal opfølgende inspektioner. Der vil blive fastsat et yderligere besøg, hvis der er konstateret flere alvorlige mangler i løbet af den indledende inspektion, og ligeledes, men også på vilkårligt grundlag for at verificere nøjagtigheden af den nationale overvågning af og rapportering om overholdelsen. Der blev gennemført fem sådanne besøg i 2013, og de bekræftede stort set, at de konstaterede mangler var blevet tilstrækkeligt afhjulpet.

5. VURDERINGER

I årets løb blev der foretaget en vurdering af en kroatisk lufthavn før Kroatiens optagelse i EU. Endvidere blev der foretaget en vurdering af en amerikansk lufthavn inden for rammerne af arbejdsaftalen med USA.

Der blev foretaget yderligere vurderinger af én canadisk lufthavn samt af udvalgte lufthavne i Grønland, på Færøerne, Guernsey, Jersey og Isle of Man i forbindelse med en planlagt optagelse af visse lufthavne i disse lande³ i EU's one-stop-securitysystem.

6. UAFSLUTTEDE SAGER, ARTIKEL 15-SAGER OG RETSFORFØLGNING

Sagsakter angående inspektioner afsluttes først, når Kommissionen finder det godtgjort, at der er gennemført passende afhjælpende tiltag. 45 sagsakter (32 om lufthavne og 13 om kompetente myndigheder) blev lukket i løbet af 2013. I alt var ni sagsakter angående kompetente myndigheder og 20 sagsakter angående inspektioner af lufthavne uafsluttede ved årets udgang.

Hvis de mangler, der konstateres i en lufthavn, anses for så alvorlige, at de udgør en væsentlig trussel mod den generelle sikkerhed inden for civil luftfart i EU, tager Kommissionen artikel 15 i Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010 i anvendelse. Det betyder, at alle andre kompetente

² Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010 af 26. januar 2010 om fastlæggelse af procedurer for Kommissionens inspektioner af sikkerheden inden for civil luftfart, EUT L 23 af 27.1.2010, s. 1.

³ Gennemført for Grønland og Færøerne i andet halvår af 2013.

myndigheder gøres opmærksom på situationen, og at det bør overvejes at træffe supplerende foranstaltninger med hensyn til flyvninger fra den pågældende lufthavn. Det var ikke nødvendigt at indlede artikel 15-sager i 2013.

Den anden håndhævelsesmulighed, især i de alvorligste sager eller i sager, hvor der i lang tid ikke rettes op på manglerne, eller ved gentagelse af dem, er at indlede traktatbrudssøgsmål. I 2013 blev der indledt ét traktatbrudssøgsmål efter inspektion af en national myndighed. Den pågældende medlemsstat havde undladt at sørge for, at der var et tilstrækkeligt antal inspektører til rådighed til at foretage regelmæssig overvågning af overholdelsen, og at informere Kommissionen om de alternative sikkerhedsforanstaltninger, der blev anvendt i små lufthavne, som afviger fra de fælles grundlæggende normer. Sagen verserede stadig ved udgangen af 2013.

7. MEDLEMSSTATERNES EGNE EVALUERINGER

I henhold til punkt 18.1 i bilag II til forordning (EF) nr. 300/2008 som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010⁴ skal medlemsstaterne hvert år inden udgangen af marts udarbejde en rapport til Kommissionen om resultaterne af deres nationale overvågning af overholdelsen for perioden januar til december i det foregående år. Medlemsstaternes bidrag til rapporteringsperioden januar til december 2012 blev indgivet rettidigt, og alle fulgte Kommissionens model. De væsentligste konstaterede mangler vedrørte, at nogle medlemsstater fortsat ikke gennemførte alle sikkerhedsforanstaltninger, at de ikke udførte skjult afprøvning i tilstrækkeligt omfang, og at de burde styrke deres opfølgende aktiviteter og håndhævelsesprogram. Endvidere blev der konstateret manglende national kvalitetskontrol af kendte leverandører.

DEL II

LOVGIVNINGEN OG SUPPLERENDE VÆRKTØJER

1. LOVGIVNING

Nylige hændelser⁵ og den løbende risikovurdering bekræfter, at den civile luftfart stadig angribes på nye og innovative måder, som må imødegås med egnede og risikobaserede beskyttelsesforanstaltninger. Kommissionen og medlemsstaterne tilpasser derfor løbende de afbødende foranstaltninger for at opnå det højeste sikkerhedsniveau og samtidig mindske de negative virkninger på driften.

Nye retsakter om luftfartssikkerhed, som blev vedtaget i 2013, sigtede primært på at supplere og yderligere at finjustere den retlige ramme i forordning (EF) nr. 300/2008 og dernæst på at fastlægge de nye fælles grundlæggende normer for passagerscreening, udfasning af restriktioner for væsker medbragt i håndbagage, luftfragtsikkerhed og EU-validering af luftfartssikkerheden i tredjelande.

Hvad angår passagerscreening, giver de nye regler, som blev vedtaget i starten af 2013, mulighed for at anvende en ny, innovativ screeningsmetode, hvor der anvendes en kombination af udstyr til spordetektion af sprængstoffer og håndholdte metaldetektorer til screening af visse dele af passagerer, hvor kropsvisitering kan være utilstrækkelig og/eller uønskelig såsom hovedbeklædning, gipsbandager eller proteser.

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

⁵ "Undertøjsbombemanden" i julen 2009, bomben i luftfragt fra Yemen i slutningen af 2010 og komplottet med den anden "undertøjsbombemand" i 2012.

I løbet af 2012 stod det imidlertid klart, at det ikke ville være muligt at erstatte restriktionerne vedrørende væsker, spray og geléer, der medbringes som håndbagage, med screening inden fristen den 29. april 2013. Dette skyldtes primært operationelle vanskeligheder med screeningsudstyret, som ville have medført en betydelig risiko for yderligere ulemper for flypassagererne. Der blev derfor vedtaget lovgivning i første kvartal af 2013 for at revidere tiltaget gennem indfasning af screening, som starter med toldfrie væsker, spray og geléer samt diætprodukter fra den 31. januar 2014.

I juli 2013 vedtog Kommissionen supplerende regler for validering af sikre forsyningskæders overholdelse for luftfragt med oprindelse uden for EU. Disse supplerende regler var en del af Kommissionens bestræbelser på at hjælpe medlemsstaterne og operatørerne med at overholde fristen, som er juli 2014. Fra den dato skal luftfartsselskaber, som ønsker at transportere fragt til EU fra en udenlandsk lufthavn, have valideret deres sikkerhedsoperationer for luftfragt og luftpost for at få eller beholde betegnelsen ACC3 ("*Air Cargo or Mail Carrier operating into the Union from a Third Country Airport*"). I 2013 oprettede medlemsstaterne et netværk af godkendte EU-validitetskontrollører af luftfartssikkerhed med de nødvendige kvalifikationer og forudsætninger for at udføre valideringer.

Bilag 2 indeholder en liste over al vedtaget lovgivning. Disse retsakter blev færdiggjort på fem ordinære møder i Forskriftsudvalget for Luftfartssikkerhed, fem møder i Interessenternes Rådgivende Gruppe Vedrørende Luftfartssikkerhed og på en række målrettede arbejdsgruppemøder, i hvilke både medlemsstaterne og branchen deltog.

2. UNIONENS DATABASE TIL SIKRING AF FORSYNINGSKÆDEN

Siden den 1. juni 2010 har "EF-databasen over sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere"⁶ været det eneste retlige hovedredskab, som sikkerhedsgodkendte fragtagenter skulle konsultere ved modtagelse af forsendelser fra en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent eller fra en kendt befragter. Den 1. februar 2012 blev den udvidet til at omfatte listen over luftfartsselskaber, der er godkendt til at transportere fragt og post til EU fra tredjelandes lufthavne. I 2013 blev databasen juridisk udvidet til også at omfatte oplysninger om enheder i den sikre forsyningskæde inden for andre områder end fragt og post samt listen over EU-validitetskontrollører af luftfartssikkerhed, som er godkendt af medlemsstaterne. Den blev derfor omdøbt til "Unionens database til sikring af forsyningskæden"⁷. Den fungerer under en rammekontrakt hos Kommissionen. Ved udgangen af 2013 indeholdt Unionens database til sikring af forsyningskæden registreringer af ca. 16 500 sikkerhedsgodkendte fragtagenter, kendte befragtere (luftfartssikkerhed valideret af EU) og ACC3-enheder. Den i kontrakten aftalte tilgængelighed på 99,5 % blev til stadighed opfyldt også i 2013.

3. INSPEKTIONER AF EU-LUFTHAVNE – HÅNDBØGER

Ifølge forordning (EF) nr. 300/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010 skal overvågningen af overholdelse af kravene til civil luftfartssikkerhed, som Kommissionens tjenestegrene udfører, være objektiv og følge en standardmetode.

For at bidrage til dette mål har Kommissionen oprettet og ajourfører to omfattende håndbøger med detaljerede påmindelser og vejledning for EU's inspektører på området. Den ene håndbog dækker

⁶ Kommissionen oprettede denne database, som det er obligatorisk for aktørerne i forsyningskæden at anvende, i medfør af forordning (EU) nr. 185/2010 og afgørelse C(2010) 774.

⁷ Kommissionens forordning (EU) nr. 1116/2013 af 6. november 2013 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 299 af 9.11.2013, s. 1.

inspektioner inden for luftfragtsikkerhed, mens den anden omhandler inspektioner af lufthavne. I marts 2013 blev begge håndbøger revideret for at tage højde for de senest indførte ændringer i gennemførelsesbestemmelserne og for at tilføje yderligere påmindelser og vejledning til inspektørerne. For at hjælpe medlemsstaterne med gennemførelsen af de fælles grundlæggende normer stilles disse håndbøger også til rådighed for de nationale inspektører.

DEL III

FORSØG, UNDERSØGELSER OG NYE INITIATIVER

1. FORSØG

Der er tale om et "forsøg" i betydningen i EU-lovgivningen om luftfartssikkerhed, når en medlemsstat aftaler med Kommissionen, at den i en begrænset periode vil erstatte en af de anerkendte sikkerhedskontroller med et særligt middel eller en særlig metode, der ikke er anerkendt i henhold til lovgivningen, på betingelse af, at dette forsøg ikke påvirker det samlede sikkerhedsniveau negativt. Udtrykket finder ikke anvendelse i juridisk forstand, når en medlemsstat eller en enhed gennemfører en evaluering af en ny sikkerhedskontrol, som tages i brug i tillæg til en eller flere af dem, der allerede er omfattet af lovgivningen.

I løbet af 2013 blev der udført forsøg og evalueringer i Luxembourg, Frankrig, Nederlandene og Det Forenede Kongerige. Disse vedrørte brug af simulatorkamre til spordetektion (fragt og post), metaldetektorer til analyse af sko, brug af en ny generation af udstyr til screening af håndbagage, uden at det er nødvendigt at fjerne laptops, tunge elartikler og væsker, samt en kombination af håndholdte metaldetektorer og spordetektion af sprængstoffer til screening af passagerer i specifikke tilfælde.

2. UNDERSØGELSER OG RAPPORTER

Sidst i november 2013 modtog Kommissionen den endelige rapport fra en undersøgelse om passagerdifferentiering med titlen "agenda for fremtiden – screening af passagerer og håndbagage". Undersøgelsen blev udført af konsulentfirmaet Leigh Fisher, som blev antaget af Kommissionen, og den fokuserede primært på forskellige aspekter af passagerdifferentiering såsom kendte rejsende, overvågningslister og risikoprofiler samt på realtidsvurdering af lufthavne. Undersøgelsen analyserede disse aspekter med hensyn til operationel praktisk anvendelighed, ordninger for dataudveksling, juridiske udfordringer, beskyttelse af personoplysninger og privatlivets fred samt lønsomhed. Undersøgelsen fremsatte ikke anbefalinger vedrørende vejen frem, men den fremhævede de talrige problemer med gennemførelsen af enhver form for identitetsbaseret passagerdifferentiering i Europa.

3. NYE INITIATIVER

En af de vigtigste løbende sager om indførelse af regler inden for luftfartssikkerhed er ændringen af EU-lovgivningen om restriktioner vedrørende medbragte væsker, geléer og spray. Det har i mange år været et mål at ophæve disse restriktioner, og det er gjort til genstand for mange tidligere revisioner af lovgivningen. I 2012 førte en detaljeret undersøgelse til den konklusion, at en fuldstændig screening for væsker, som skulle iværksættes i april 2013, ikke var mulig, da det nødvendige udstyr ikke var taget i brug i EU-lufthavnene. I juli 2012 fremsendte Kommissionen en rapport om disse konklusioner og sine forslag til vejen frem til Rådet og Europa-Parlamentet.

Som reaktion herpå afgav Forskriftsudvalget for Luftfartssikkerhed i EU ved udgangen af 2012 en positiv udtalelse om Kommissionens forslag om at gennemføre en første fase af screening for væsker, geléer og spray inden den 31. januar 2014. Dette krævede screening for toldfrie væsker, geléer og spray i sikrede forseglingsposer og af medicin og baby mad, der skal bruges under rejsen. Den relevante lovgivning blev vedtaget i marts 2013.

I begyndelsen af 2013 udarbejdede Kommissionen modeller til medlemsstaterne, således at de kunne rapportere om status for gennemførelsen af lovgivningen om væsker. Dette viste, at den nye frist, som var den 31. januar 2014, stadig var gennemførlig, selv om nogle medlemsstater rapporterede om forsinkelser i forbindelse med bestilling af det nødvendige udstyr. For at lette formidlingen til passagererne udarbejdede Kommissionen en meddelelse om indførelsen af de nye regler. Derefter startede screeningen for væsker, geléer og spray i 2014 som planlagt, uden at der blev indberettet forstyrrelser i sikkerhedskontrollen.

For at forbedre forsvaret mod risikoen for sprængstoffer på personer blev der i andet halvår af 2013 udarbejdet yderligere ændringer til gennemførelsesretsakterne i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008. Formålet med disse forslag er at øge anvendelsen af særlige midler eller metoder til detektering af sprængstoffer såsom brug af spordetektion af sprængstoffer til screening af passagerer. De styrkede regler blev vedtaget i begyndelsen af 2014 og træder i kraft senest den 1. september 2015.

I henhold til mandatet i EU-handlingsplanen om luftfragtsikkerhed⁸ havde Kommissionen udvidet sine tiltag på dette område ved at etablere lovrammen for fragt og post, der transporteres til EU fra tredjelande, og en EU-valideringsordning for luftfartssikkerheden, som også er gældende i oprindelseslufthavne uden for Den Europæiske Union. Den første fase trådte i kraft den 1. februar 2012.

Fra den dato har luftfartsselskaber, som ønsker at transportere fragt og post til EU fra tredjepartslandenes lufthavne, skullet udpeges som "ACC3"⁹ af den kompetente myndighed i en EU-medlemsstat. For at harmonisere og lette den dermed forbundne registrerings- og høringsmekanisme i medlemsstaterne samt for Kommissionen blev de nye funktioner vedrørende ACC3 taget i anvendelse i "Unionens database til sikring af forsyningskæden" i sidste kvartal af 2012.

Luftfartsselskaber, som ønsker at transportere fragt og post til EU efter den 1. juli 2014, skal valideres af en EU-validitetskontrollør af luftfartssikkerhed før denne dato for at blive genudpeget som ACC3. Andre enheder skal også valideres, hvis de ønsker at være involveret i den relaterede sikre tredjelandsforsyningskæde

I denne forbindelse blev der medio 2013 vedtaget detaljerede tjeklister for valideringen af den relaterede sikre forsyningskæde i tredjelande som et sidste lovgivningsmæssigt forberedende skridt.

For at sikre en god og harmoniseret opstart af de relaterede valideringsaktiviteter afholdt Kommissionen en række arbejds møder med medlemsstaterne, interessenter og validitetskontrollører i andet halvår af 2013.

Endvidere var der et tæt samarbejde med toldmyndighederne, for så vidt angår harmoniseringen af ordningen med AEO (autoriseret økonomisk operatør) og systemer til validering af luftfartssikkerhed for sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere af fragt og post. Målet med dette er at undgå dobbeltvalidering for økonomiske operatører, for hvilke deres centrale virksomhed inden for disse to lovrammer stort set er overlappende, og samtidigt at påpege eventuelle mulige mangler, som kan svække luftfragtsikkerheden, og foreslåede passende

⁸ Dokument 16271/1/10, rev. 1, limité, Rådet for Den Europæiske Union.

⁹ Kommissionens forordning (EU) nr. 859/2011 af 25. august 2011 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 220 af 26.8.2011, s. 9.

forholdsregler for at afhjælpe dem. Dermed forbundne ændringer i EU-retsakter vedrørende told og luftfartssikkerhed forventes vedtaget i begyndelsen af 2014.

Desuden blev der aftalt samarbejde med toldmyndighederne om en undersøgelse af systemet "Advance Cargo Information (PRECISE)", som omfatter speditører og traditionelle luftfartsselskaber med fragttaktiviteter, baseret på en model, som er udviklet sammen med kurertjenestebranchen.

DEL IV

DIALOG MED INTERNATIONALE ORGANER OG TREDJELANDE

1. GENERELT

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

2. INTERNATIONALE ORGANER

Kommissionen deltager i årsmødet i ICAO's luftfartssikkerhedspanel. På mødet i 2013 (den 8.–12. april 2013) blev der fremlagt fire dokumenter indeholdende EU's synspunkter (to dokumenter med oplysninger om revisionen af EU-reglerne for henholdsvis væsker og fragt, et dokument om mulige internationale regler for luftfragtsikkerhed og et dokument om måling af effektiviteten af kapacitetsopbygning). Disse blev godt modtaget.

EU og ICAO har indgået et samarbejdsmemorandum, som fastsætter en ramme for et styrket samarbejde¹⁰. Samarbejdsmemorandummet fastsætter sikkerhed som et af de områder, hvor der skal etableres samarbejde mellem parterne, og som skal uddybes i et specifikt bilag om luftfartssikkerhed til samarbejdsmemorandummet. I marts 2013 besluttede Det Fælles EU-ICAO-Udvalg under samarbejdsmemorandummet¹¹ at vedtage et sådant bilag, som nu udgør en integrerende del af samarbejdsmemorandummet, og derved bidrage til at styrke sikkerheden inden for international luftfart og samarbejdet, som bl.a. vil bestå af regelmæssig udveksling af relevante oplysninger vedrørende luftfartssikkerhed, udstationering af eksperter og finansiering af specifikke sikkerhedstiltag.

Kommissionen bestræbte sig på at give oplysninger om EU-luftfartssikkerhedsvalideringen inden for fragt og post, der transporteres til EU. Dette blev opnået ved at deltage og spille en aktiv rolle i en række internationale fora, også inden for rammerne af ICAO og andre internationale og regionale organisationer.

Kommissionen deltager også regelmæssigt i møder i ECAC's sikkerhedsforum og de tilknyttede taskforcer. Konklusionerne fra hver af disse grupper har efterfølgende dannet grundlag for drøftelser på møder i Forskriftsudvalget for Luftfartssikkerhed og udvalgets tilknyttede arbejdsgrupper. Inden for rammerne af en samarbejdsaftale, der blev indgået sidst på året i 2012, udvekslede ECAC og Kommissionen klassificerede oplysninger om luftfartssikkerhed.

¹⁰ EUT L 232 af 9.9.2011, s. 2 og EUT L 121 af 8.5.2012, s. 16.

¹¹ EUT L 172 af 25.6.2013, s. 49.

Ved udgangen af 2013 underskrev Kommissionen og EFTA-Tilsynsmyndigheden (ESA), som overvåger overholdelsen i Island, Liechtenstein og Norge, et yderligere aftalememorandum. På baggrund heraf begyndte ESA og Kommissionen at udveksle deres respektive rapporter om afsluttede inspektioner.

Endelig er der etableret en grænseflade mellem Eurocontrols it-plattform og "Unionens database til sikring af forsyningskæden", som er nævnt ovenfor. Denne grænseflade skal muliggøre et varslingsystem for at informere medlemsstaterne i tide om fly, der ankommer fra lufthavne i tredjelande, hvor luftfartsselskabet ikke er udpeget som ACC3.

3. TREDJELANDE

Kommissionen har aktivt fortsat dialogen om luftfartssikkerhed med USA i en række fora, især samarbejdsgruppen mellem EU og USA om transportsikkerhed (TSCG). Formålet med TSCG er at fremme samarbejdet på en række områder af gensidig interesse og sikre, at one-stop-securityaftalerne¹² fortsat fungerer, og samarbejdet om gensidig anerkendelse af sikkerhedssystemerne for luftfragt og -post i henholdsvis EU og USA.

Kommissionen greb også ind ved flere lejligheder, hvor medlemsstaterne gav udtryk for særlig bekymring over anmodninger til deres luftfartsselskaber om at anvende yderligere sikkerhedsforanstaltninger for flyvninger til visse tredjelande. Kommissionen og medlemsstaterne samarbejdede for at sikre, at der ved gennemførelsen af disse foranstaltninger blev taget højde for de eksisterende EU-sikkerhedsforanstaltninger inden for luftfart for at reducere den operationelle virkning. Et eksempel er den amerikanske praksis med at udstede hasteændringer, hvor luftfartsselskaberne med kort varsel og uden forudgående samråd i 2013 skulle gennemføre yderligere foranstaltninger, hvilket meget ofte skabte betydelige operationelle vanskeligheder.

Kommissionen arbejdede også tæt sammen med Canada med henblik på at indgå aftaler om one-stop-security for flyvninger mellem EU og Canada. Derfor blev der udvekslet oplysninger om krav til sikkerhed inden for civil luftfart, og Kommissionen udførte en vurdering af en canadisk lufthavn.

KONKLUSION

Der garanteres fortsat et højt sikkerhedsniveau i EU. Kommissionens inspektioner har vist et stabilt niveau for overholdelsen af de væsentligste lovgivningsmæssige bestemmelser. For de grundlæggende foranstaltningers vedkommende synes de konstaterede mangler stort set at hidrøre fra menneskelige faktorer. Yderligere konstateret manglende overholdelse af de senest vedtagne foranstaltninger til gennemførelse inden for den retlige ramme i forordning (EF) nr. 300/2008 vedrørte sikkerhedskontrol af fragt og post med høj risiko, af lufthavnsleverancer og forsyninger til flyvninger og uddannelse. Generelt er opfølgningen på Kommissionens henstillinger vedrørende afhjælpende tiltag tilfredsstillende, men inspektørernes anmærkninger bekræfter betydningen af en solid inspektionsordning i EU og en tilstrækkelig kvalitetssikring på medlemsstatsniveau. Kommissionen vil fortsætte sine bestræbelser på at sikre, at alle lovmæssige krav opfyldes og gennemføres fuldstændigt og korrekt, og den vil om nødvendigt indlede formelle traktatbrudssøgsmål.

På lovgivningsområdet er der vedtaget yderligere gennemførelsesbestemmelser i 2013 for at sikre, at rammen i forordning (EF) nr. 300/2008 anvendes på en harmoniseret måde, som også mindsker de nuværende og nye trusler.

¹² Finder anvendelse fra den 1.4.2011 for luftfartøjer, passagerer og deres håndbagage og indskrevet bagage, der ankommer fra USA - Kommissionens forordning (EU) nr. 983/2010 af 3. november 2010 vedrørende ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 286 af 4.11.2010, s. 1.