



Bruxelles, den 9.7.2013  
COM(2013) 523 final

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

**ÅRLIG RAPPORT FOR 2012 OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF)  
NR. 300/2008 OM FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED (SECURITY)  
INDEN FOR CIVIL LUFTFART**

# RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Denne rapport dækker perioden 1. januar - 31. december 2012

## INDLEDNING

2012 var året, der markerede udløbet af den første overgangsperiode for de nye sikkerhedsforanstaltninger inden for luftfart, som blev indført med forordning (EF) nr. 300/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil. Foranstaltningerne indebar et krav om enten at etablere en sikker forsyningskæde for forsyninger til flyvninger og lufthavnsleverancer eller at screene 100 % af disse forsyninger efter ankomsten til security-beskyttede områder i lufthavnene. Gennem hele 2012 har Kommissionen derfor i sine inspektioner lagt stor vægt på at få bekræftet, at disse nye krav overholdes.

Endvidere blev de supplerende bestemmelser til forordning (EF) 300/2008 ændret betydeligt. På den ene side sigtede ændringerne på at finjustere eller yderligere præcisere de nuværende procedurer for visse sikkerhedsforanstaltninger inden for luftfart. På den anden side blev der indført nye, komplekse foranstaltninger for luftfragt og luftpost, der bringes ind i EU ("ACC3"). Endelig blev valideringsordningen for luftfartsikkerhed i EU styrket betydeligt. To ændringer blev indarbejdet senere for at sørge for en sikker forsyningskæde og et pålideligt valideringssystem i tredjelandes lufthavne, hvor luftfragt og luftpost på vej mod EU skal lastes på et fly, for at de kan være på plads i midten af 2014. Dette var en reaktion på hændelsen med bomber i luftfragt fra Yemen, som fandt sted i oktober 2010.

Hvad angår flydende sprængstoffer, bekræftede en revurdering af den nuværende trussel for civil luftfart, at den dermed forbundne risiko stadig må anses for at være høj og må imødegås med sikkerhedsforanstaltninger inden for luftfarten. I løbet af året stod det imidlertid klart, at det ikke ville være muligt at ophæve de nuværende restriktioner vedrørende væsker, spray og gelé, der medbringes som håndbagage, inden fristen den 29. april 2013 på grund af operationelle vanskeligheder med screeningsudstyret, som sandsynligvis ville være til betydelig gene for flypassagererne. Der blev udarbejdet udkast til lovgivning for at revidere tiltaget gennem indfasning af screening, som starter med toldfrie væsker, spray og geléer, fra den 31. januar 2014.

Endelig blev der vedtaget ordninger til gensidig anerkendelse af sikkerhedssystemerne for luftfragt og -post i henholdsvis EU og De Forenede Stater (USA). Dette er vigtigt for eksporten fra EU og fjerner behovet for at udføre sikkerhedsforanstaltningerne to gange og medfører således besparelser i omkostninger og tid for luftfragt- og luftpostoperatørerne.

## **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 Kommissionen har certificeret efter den nye retlige ramme. 57 af disse nationale inspektører deltog i inspektionerne i 2012. En oversigt over Kommissionens og EFTA-Tilsynsmyndighedens hidtidige overvågning af overholdelsen er vedhæftet som bilag.

#### **2. INSPEKTION AF KOMPETENTE NATIONALE MYNDIGHEDER**

I 2012 gennemførte Kommissionen inspektioner af elleve (11) myndigheder, som alle var inspiceret tidligere af Kommissionen. For mange medlemsstater viste disse inspektioner, at der var betydelige forbedringer i forhold til tidligere. De hyppigst afslørede mangler i 2012 svarede til dem, der blev fundet ved inspektioner i 2011, og vedrørte hovedsageligt den endnu ikke afsluttede tilpasning af de nationale luftfartssikkerhedsprogrammer og de nationale kvalitetskontrolprogrammer til den nye retlige ramme i forordning (EF) 300/2008.

Hvad angår gennemførelsen af foranstaltningerne, var der i nogle medlemsstater stadig tegn på manglende kapacitet til hurtigt at opdage og afhjælpe mangler. Nogle medlemsstater overvågede ikke alle aspekter af lovgivningen, og nogle lufthavne blev ikke inspiceret af de nationale myndigheder i lange perioder. De opfølgende aktiviteter var undertiden utilstrækkelige eller blev ikke udført, og det var ikke usædvanligt med betydelige forsinkelser, før der blev rettet op på manglerne. Alle medlemsstater rådede over sanktionsmuligheder, men disse var ikke altid tilstrækkeligt virkningsfulde eller blev ikke anvendt på en måde, så de havde en præventiv virkning.

Finanskrisen og det deraf følgende pres på de offentlige budgetter påvirkede de ressourcer, der var til rådighed til den nationale overvågning af overholdelsen i visse medlemsstater.

#### **3. INDLEDENDE INSPEKTIONER I LUFTHAVNE**

Der blev udført treogtyve (23) indledende inspektioner af lufthavne i løbet af 2012, hvilket var fire flere end i 2011. Dette skyldtes navnlig, at inspektionerne omfattede en række mindre lufthavne, hvor der 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, steg til 83 % i 2012.

De mangler, der blev konstateret i forbindelse med traditionelle foranstaltninger<sup>1</sup>, synes stort set at hidrøre fra menneskelige faktorer. Disse vedrørte primært kvaliteten af screeningen af personale samt visse sikkerhedskrav til fragt. Især utilstrækkelig kropsvisitering af personale var fortsat en udfordring. På fragtområdet vedrørte den manglende overholdelse især normerne for anvendelse af screening. Disse problemer, som tilskrives menneskelige faktorer, bør afhjælpes gennem bedre uddannelse og tilsyn.

Endvidere var visse supplerende foranstaltninger, der blev indført under den nye lovramme i forordning (EF) 300/2008 endnu ikke gennemført på en tilfredsstillende måde i de lufthavne, som blev inspiceret i 2012. Der blev konstateret manglende overholdelse i forbindelse med metoder og normer for sikkerhedskontrol af forsyninger til flyvningen og især af lufthavnsleverancer (hvor en sikker forsyningskæde endnu ikke var fuldt etableret), manglende risikovurdering af hyppigheden af patruljeringen i lufthavne, fornyet certificering af screenere, der betjener udstyr, som indgår i sprøngssystemer til røntgen eller sprængstoffer, og håndterer fragt og post med høj risiko. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne bør aktivt søge at gennemføre disse nyere bestemmelser.

#### **4. OPFØLGENDE INSPEKTIONER**

I overensstemmelse med artikel 13 i forordning 72/2010<sup>2</sup> udfører Kommissionen rutinemæssigt et begrænset antal opfølgende inspektioner. Er der konstateret flere alvorlige mangler i løbet af den indledende inspektion, og ligeledes, men i mindre omfang, på vilkårligt grundlag for at verificere nøjagtigheden af den nationale overvågning af og rapportering om overholdelsen, vil der blive fastsat et yderligere besøg. Tre (3) sådanne besøg blev udført i 2012 og bekræftede stort set, at de konstaterede mangler var blevet tilstrækkeligt afhjulpet.

#### **5. UAFSLUTTEDE SAGER, ARTIKEL 15-SAGER OG RETSFORFØLGNING**

Sagsakter angående inspektioner afsluttes først, når Kommissionen finder det godtgjort, at der er gennemført passende afhjælpende tiltag. 24 sagsakter (14 om lufthavne og 10 om kompetente myndigheder) blev lukket i løbet af 2012. I alt var 14 sagsakter angående kompetente myndigheder og 27 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 forordning (EF) nr. 72/2010 i anvendelse. Det betyder, at alle andre kompetente myndigheder gøres opmærksom på situationen, og at det bør overvejes at træffe supplerende foranstaltninger med hensyn til flyvninger fra den pågældende lufthavn. En artikel 15-sag er indledt i maj 2012 og afsluttet 1 måned senere, efter at manglerne var blevet afhjulpet på tilfredsstillende vis.

Den anden håndhævelsesmulighed 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 traktatbrudssager. I 2012 blev én traktatbrudssag indledt efter inspektioner af en national myndighed. Den pågældende medlemsstat havde undladt at holde sit nationale luftfartssikkerhedsprogram ajour. I årets løb

---

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

<sup>2</sup> 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.

kunne tre (3) traktatbrudssager afsluttes, efter at der blev rettet op på de konstaterede mangler. Ved afslutningen af 2012 var alle traktatbrudssager afsluttet.

## **6. MEDLEMSSTATERNES EGNE EVALUERINGER**

I henhold til punkt 18.1 i Bilag II i Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010<sup>3</sup> skal medlemsstaterne hvert år inden udgangen af marts udarbejde en rapport til Kommissionen om resultaterne af deres nationale overvågning af overholdelsen for perioden januar - december i det foregående år. Medlemsstaternes bidrag til rapporteringsperioden januar-december 2011 blev indgivet rettidigt, og alle fulgte Kommissionens model. De væsentligste konstaterede mangler havde at gøre med, at nogle medlemsstater fortsat ikke udførte 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 sikkerhedsgodkendte fragtagenter / leverandører og kendte befragtere / leverandører - ud over kontrol til valideringsformål, hvis dette er relevant.

## **DEL II**

### **LOVGIVNINGEN OG SUPPLERENDE VÆRKTØJER**

#### **1. GENERELT**

Hændelsen med undertøjsbombemanden i julen 2009, hændelsen med bomben i luftfragt fra Yemen i slutningen af 2010, adskillige trusler med laserpenne i starten af 2012 og mulige cyberangreb samt den fortsatte høje sårbarhed over for flydende sprængstoffer var alle påmindelser om, at den civile luftfart stadig angribes på nye og innovative måder, som må imødegås med egnede og risikobaserede beskyttelsesforanstaltninger.

Nye retsakter om luftfartssikkerhed, som blev vedtaget i 2012, sigtede primært på yderligere at finjustere den retlige ramme i forordning (EF) 300/2008 og dernæst på at definere de nye fælles grundlæggende normer for validering af luftfartssikkerheden i EU.

#### **2. VEDTAGET SUPPLERENDE LOVGIVNING**

Den nye lovgivning, som blev vedtaget i 2012, var:

- Forordning (EU) nr. 173/2012<sup>4</sup> med henblik på afklaring og forenkling af visse specifikke luftfartssikkerhedsforanstaltninger
- Forordning (EU) 711/2012<sup>5</sup> for så vidt angår metoder til screening af andre personer end passagerer og deres medbragte genstande

---

<sup>3</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010 af 8.1.10 om ændring af forordning (EF) nr. 300/2008, EUT L 7 af 12.1.2010, s. 3.

<sup>4</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 173/2012 af 29.2.12 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 59 af 1.3.12, s. 1.

<sup>5</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 711/2012 af 3.8.12 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 209 af 4.8.12, s. 1.

- Forordning (EU) 1082/2012<sup>6</sup> med hensyn til EU-validering af luftfartssikkerhed
- Afgørelse C(2012)1228<sup>7</sup> med henblik på afklaring og forenkling af visse specifikke luftfartssikkerhedsforanstaltninger
- Afgørelse C(2012)5672<sup>8</sup> om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed med hensyn til luftfragt og luftpost
- Afgørelse C(2012)5880<sup>9</sup> for så vidt angår metoder til screening af andre personer end passagerer og deres medbragte genstande.

Disse tekster blev færdiggjort på seks ordinære møder i Forskriftsudvalget for Luftfartssikkerhed, seks møder i Interessenternes Rådgivende Gruppe Vedrørende Luftfartssikkerhed og på en række målrettede arbejdsgruppemøder, i hvilke både medlemsstaterne og branchen blev inddraget.

### **3. DATABASE OVER SIKKERHEDSGODKENDTE FRAGTAGENTER OG KENDTE BEFRAGTERE**

Siden 1. juni 2010 har den "europæiske database over sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere", RAKCdb<sup>10</sup>, været det eneste retlige hovedredskab, som sikkerhedsgodkendte fragtagenter skulle konsultere ved modtagelse af forsendelser fra en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent eller fra en kendt befragter (luftfartssikkerhed valideret af EU), og siden den 1. februar 2012 har den indeholdt listen over luftfartsselskaber, der er godkendt til at transportere fragt og post til EU fra tredjelands lufthavne. Den fungerer under en rammekontrakt hos Kommissionen. Ved afslutningen af 2012 indeholdt RAKCdb registreringer af ca. 16.000 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 2012.

### **4. INSPEKTIONER AF EU-LUFTHAVNE – HÅNDBØGER**

Ifølge forordning (EF) nr. 300/2008 og 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 inspektioner inden for luftfragtsikkerhed, hvorimod den anden omhandler inspektioner af lufthavne. I april 2012 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.

<sup>6</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 1082/2012 af 9.11.12 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 324 af 22.11.12, s. 25.

<sup>7</sup> Afgørelse C(2012)1228 endelig, meddelt til alle medlemsstater den 29.2.2012; ikke offentliggjort i EUT

<sup>8</sup> Afgørelse C(2012)5672 endelig, meddelt til alle medlemsstater den 10.8.12; ikke offentliggjort i EUT

<sup>9</sup> Afgørelse C(2012)5880 endelig, meddelt til alle medlemsstater den 23.8.12; ikke offentliggjort i EUT

<sup>10</sup> Kommissionen oprettede denne database, som det er obligatorisk for aktørerne i forsyningskæden at anvende, i medfør af forordning (EU) nr. 185/2010 og afgørelse (2010) 774.

## **DEL III**

### **FORSØG, UNDERSØGELSER OG NYE INITIATIVER**

#### **5. 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 2012 blev der udført forsøg og evalueringer i Luxembourg, Spanien, Frankrig, Nederlandene og Det Forenede Kongerige. Disse vedrørte brug af simulatorkamre til spordetektion (fragt og post), metaldetektorer til analyse af sko, sikkerhedsscannere med tilbagespredning, anderledes algoritmer til sikkerhedsscannere, automatisk screening til godkendelse af håndbagage og en kombination af håndholdte metaldetektorer og spordetektion af sprængstoffer til screening af passagerer i specifikke tilfælde.

#### **6. UNDERSØGELSER OG RAPPORTER**

I midten af 2012 indsendte konsulentfirmaet Booz&Co den endelige rapport om trusselsbilledprojektion (Threat Image Projection - TIP), som især anvendes i EU-lufthavne til screening af håndbagage, genstande, der medbringes, og indskrevet bagage. Den bekræftede i store træk at, hvis TIP udbredes tilstrækkeligt, har teknikken potentiale til at have en positiv indvirkning på screeningsresultaterne. Det konkluderes imidlertid også, at under den aktuelle lovgivningsramme for udbredelsen kan der ikke konstateres nogen forskel i afsløring af forbudte genstande i lufthavne med TIP i forhold til lufthavne uden TIP. Konsulenten fremsatte derfor en række anbefalinger til forbedring af den aktuelle ramme for udbredelsen.

Det samme firma arbejdede desuden på en undersøgelse, der vurderede virkningen af screeningen af væsker, spray og geléer i lufthavne med henblik på den (tidlige) frist den 29. april 2013 for ophævelse af restriktionerne for væsker, spray og geléer, der medbringes af passagerer. Undersøgelsen blev afsluttet med en revurdering fra Kommissionen af truslen og risikoen ved flydende sprængstoffer, hvilket mandede ud i konklusionen om, at den risiko, som disse stoffer udgør, fortsat er høj, og skal imødegås på passende vis gennem screening. Endelig viste de data, der blev indhentet i undersøgelser og konsultationer med branchen og i intense arbejdsgrupper med medlemsstaterne, at skulle førnævnte frist opretholdes, ville efterspørgslen efter sporingssystemer til flydende sprængstoffer overstige udbuddet under den fuldstændige gennemførelse af screening efter væsker, spray og geléer i et meget sandsynligt scenarie med operationelle vanskeligheder i europæiske lufthavne til stor gene for de berørte passagerer<sup>11</sup>.

Kommissionen havde en intensiv drøftelse med medlemsstaterne vedrørende tre betydelige valgmuligheder fra den uafhængige rapport fra den videnskabelige komité SCENIHIR

---

<sup>11</sup> Fristen for en fuldstændig udbredelse af screening af væsker, spray og geléer blev udsat til 31.01.2014; Kommissionens forordning (EU) nr. 246/2013 af 19. marts 2013 til ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 77 af 20. marts 2013, s. 8

(Scientific Committee on Emerging and Newly Identified Health Risks) om sundhedspåvirkningen fra røntgenscannere<sup>12</sup>: a) ingen ændringer i den aktuelle lovgivning, b) tilføjelse af sikkerhedsscannere med tilbagespredning på listen over tilladte screeningsmetoder til passagerer og c) ændring af den aktuelle lovgivning, således at allerede anvendte røntgensikkerhedsscannere med udstråling under et vist loft kan anvendes indtil udløbet af deres økonomiske levetid. Rapporten var et opfølgende tilsagn fra Kommissionen efter et lovforslag vedrørende luftfartsikkerhed og blev godkendt den 26. april 2012.

## 7. NYE INITIATIVER

En af de vigtigste løbende sager om indførelse af regler inden for luftfartssikkerhed er ændringen af den nuværende lovgivning om restriktioner vedrørende medbragte væsker, geléer og spray. Det har været planlagt i mange år at ophæve disse restriktioner, og det er blevet gjort til genstand for mange tidligere revisioner af lovgivningen. I 2012 indledte Kommissionen sammen med medlemsstater, lufthavne og producenter af sporingsudstyr nogle forsøg og gennemførte en undersøgelse. Dette resulterede i konklusionen om, at en fuldstændig screening for væsker fra og med april 2013 ikke er mulig, da udbredelsen af det nødvendige udstyr ikke var startet i lufthavnene i EU. I juli 2012 fremsendte Kommissionen en rapport om disse konklusioner og sine forslag til vejen frem til Rådet og Europa-Parlamentet.

I november 2012 fremsatte Forskriftsudvalget for Luftfartssikkerhed i EU sin positive udtalelse om Kommissionens forslag om at gennemføre den første fase af screening af væsker senest inden den 31. januar 2014, og Kommissionen vedtog lovgivningen endeligt i marts måned 2013.

I henhold til mandatet i handlingsplanen om luftfragtsikkerhed har Kommissionen udvidet sine tiltag på dette område ved at etablere lovrammen for fragt og post, der transporteres ind i EU fra tredjelande, og en solid EU-validering af luftfartssikkerheden, som også er gældende uden for Den Europæiske Unions domstolskompetence. Den første fase trådte i kraft den 1. februar 2012. Siden den dato har luftfartsselskaber, som ønsker at bringe fragt og post ind i EU fra tredjepartslandes lufthavne, skullet registrere sig som et såkaldt "ACC3"<sup>13</sup>. 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 "den europæiske database over sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere (RAKCdb)" i sidste kvartal af 2012.

Der var et tæt samarbejde med toldmyndighederne for så vidt angår en mulig harmonisering 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 denne øvelse 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 forholdsregler for at afhjælpe dem."

Som en del af Kommissionens arbejdsprogram vedrørende beskyttelse af infrastrukturen og inden for rammerne af EU's referencenetværk for kritisk infrastruktur (ERNICIP) blev en ny temaundergruppe om luftfartssikkerhedsteknologi oprettet først i 2012.

---

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/health/scientific\\_committees/emerging/docs/scenih\\_r\\_o\\_036.pdf](http://ec.europa.eu/health/scientific_committees/emerging/docs/scenih_r_o_036.pdf)

<sup>13</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 859/2011 af 25. august 2011 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 220 af 26.8.11, s. 9.

En arbejdsgruppe, der består af interesserede medlemsstater og branchen, er oprettet inden for rammerne af "dagsorden for fremtiden". Gruppen fastlagde en handlingsplan for at analysere mulighederne for at øge effektiviteten inden for luftfartssikkerhed. Arbejdet med to konkrete handlinger er startet i 2012: a) en risikovurdering af passagerrelaterede risici og b) en undersøgelse er givet i opdrag for at analysere forskellige begreber i forbindelse med differentiering af passagerer. I fremtiden kan det være en mulighed, at Luftfartssikkerhedsudvalget (AVSEC) selv kunne lede den fremtidige gennemførelse af den handlingsplan ved at inkludere et fast punkt på sin dagsorden.

## **DEL IV**

### **DIALOG MED INTERNATIONALE ORGANER OG TREDJELANDE**

#### **8. 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 indledes også i passende omfang drøftelser med individuelle tredjelande om emner af lokal eller fælles interesse, som undtagelser fra de normale krav vedrørende medbragte væsker, der er købt på toldfrie salgssteder. Med sådanne kontakter kan EU både følge med i og formidle god praksis og øve indflydelse på den globale beslutningsproces. Forbindelsen og sammenhængen mellem den indre og den ydre sikkerhed må sikres. Kommissionen vil i overensstemmelse med den nye retlige ramme, der er indført med Lissabontraktaten, rådføre sig grundigt med EU-Udenrigstjenesten i forbindelse med samarbejdet med internationale organer og tredjelande for at sikre, at der er sammenhæng og komplementaritet i forhold til de specifikke politiske drøftelser, som EU-Udenrigstjenesten iværksætter.

#### **9. INTERNATIONALE ORGANER**

Kommissionen deltager i det årlige luftfartssikkerhedspanel hos ICAO (Organisationen for International Civil Luftfart), og under sessionen i 2012 (26. - 30. marts 2012) fremlagde Kommissionen fire arbejdsdokumenter (et om væsker, to om fragt og et om gennemsigtighed i sikkerhedsforanstaltninger). Disse blev godt modtaget.

Kommissionen deltager også regelmæssigt i møder i den tekniske arbejdsgruppe og uddannelsesarbejdsgruppen hos ECAC (Den Europæiske Konference for Civil Luftfart). Konklusionerne fra hver af disse grupper har efterfølgende dannet grundlag for drøftelser på møder i Forskriftsudvalget og dets tilknyttede arbejdsgrupper. For at undgå overlapninger og dobbeltarbejde underskrev Kommissionen og ECAC et aftalememorandum i andet halvår af 2012.

Desuden blev harmoniserede foranstaltninger behandlet på det opfølgende EUROCONTROL-seminar om lasertrusler. Hovedformålet med dette var at samle interessentgrupper med stærk interesse i dette problem, så de kunne overveje at vedtage en fælles tilgang til at nedbringe den voksende trussel fra laserforstyrrelser af luftfarten uden tilladelse.

## **10. TREDJELANDE**

Kommissionen har aktivt fortsat dialogen om luftfartssikkerhed med USA i en række fora, især samarbejdsgruppen mellem EU og USA om transportsikkerhed inden for rammerne af den opnåede one-stop-security<sup>14</sup>.

Endvidere blev den næste milepæl i det transatlantiske samarbejde om luftfartssikkerhed nået i midten af 2012 med den gensidige anerkendelse af systemerne til luftrugt og -post i henholdsvis Den Europæiske Union og Amerikas Forenede Stater.

Kommissionen greb også ind ved flere lejligheder, hvor medlemsstaterne gav udtryk for særlig bekymring over yderligere sikkerhedskrav fra tredjelande, hvor kravene ikke syntes at tage tilstrækkeligt hensyn til de robuste EU-systemer, der allerede er indført. Dette omfattede undertiden den fortsatte amerikanske praksis med uden forudgående samråd at udstede hasteændringer for luftfartsselskaber, der opererer fra EU, hvilket meget ofte skaber betydelige vanskeligheder for interessenter i EU.

Kommissionen deltog i én inspektion i en lufthavn i Amerikas Forenede Stater for at overvåge overholdelsen af visse sikkerhedsforanstaltninger inden for rammerne af den førnævnte one-stop-aftale.

Kommissionen indledte også forhandlinger med Canada og Israel med henblik på at indgå en aftale med disse lande vedrørende one-stop-security.

## **KONKLUSION**

Der garanteres fortsat et højt sikkerhedsniveau i EU. Kommissionens inspektioner har vist en let forbedring i overholdelsen af de væsentligste lovgivningsmæssige bestemmelser. For traditionelle foranstaltningers vedkommende synes de konstaterede mangler stort set at hidrøre fra menneskelige faktorer. Yderligere konstateret manglende overholdelse af supplerende foranstaltninger inden for den nye retlige ramme i forordning (EF) 300/2008 drejede sig om sikkerhedskontrol af lufthavnsforsyninger (hvor en sikker forsyningskæde endnu ikke var fuldt etableret), patruljering i lufthavne, fornyet certificering af screenere, der betjener visse typer sikkerhedsudstyr samt fragt og post med høj risiko. Generelt er opfølgningen på Kommissionens henstillinger vedrørende afhjælpende tiltag tilfredsstillende, men inspektørernes konklusioner 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 traktatbrudssager.

På lovgivningsområdet er der vedtaget yderligere gennemførelsesbestemmelser i 2012 for at sikre, at den nye grundforordning (EF) nr. 300/2008 anvendes på en harmoniseret måde, og for at imødegå nye trusler eller mindske de nuværende trusler bedre.

---

<sup>14</sup> Finder anvendelse fra den 01.04.2011 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.

## Bilag

### Kommissionens inspektioner pr. 31.12.12

Stat	Antal inspektioner 01/2012 – 12/2012 (inklusive opfølgning)	Antal inspektioner i alt 2004-2012 (inklusive opfølgning)
Østrig	0	9
Belgien	1	11
Bulgarien	1	7
Cypern	1	7
Den Tjekkiske Republik	1	8
Danmark	1	10
Estland	1	6
Finland	2	10
Frankrig	2	17
Tyskland	2	19
Grækenland	1	14
Ungarn	1	8
Irland	1	9
Italien	2	17
Letland	2	7
Litauen	1	5
Luxembourg	1	7
Malta	0	3
Nederlandene	3	10
Polen	1	10
Portugal	2	10
Rumænien	3	6
Slovakiet	1	5
Slovenien	1	5
Spanien	1	15
Sverige	1	12
Det Forenede Kongerige	3	20
Medlemmer uden for EU		
Schweiz	0	5
<b>I ALT</b>	<b>37</b>	<b>272</b>

### **EFTA-Tilsynsmyndighedens inspektioner pr. 31.12.12**

<b>Stat</b>	<b>Antal inspektioner 01/2012 – 12/2012 (inklusive opfølgning)</b>	<b>Antal inspektioner i alt 2004-2012 (inklusive opfølgning)</b>
Island	0	9
Norge	5	40
<b>I ALT</b>	<b>5</b>	<b>49</b>