



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 19.10.2011  
KOM(2011) 649 endelig

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

**ÅRLIG RAPPORT FOR 2010 OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF)  
NR. 300/2008 OM FASTSÆTTELSE AF FÆLLES BESTEMMELSER OM  
SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART**

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

## **ÅRLIG RAPPORT FOR 2010 OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR. 300/2008 OM FASTSÆTTELSE AF FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART**

Denne rapport dækker perioden 1. januar – 31. december 2010

### **INDLEDNING**

Forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser trådte i kraft den 29. april 2010. Denne nye lovramme konsoliderede og ophævede af hensyn til klarheden europæiske retsakter, der er vedtaget inden for rammerne af den tidligere forordning (EF) nr. 2320/2002. Desuden er der taget hensyn til den tekniske udvikling og proceduremæssige nyskabelser, og der er fremlagt mere detaljerede oplysninger herom som reaktion på de seneste ulovlige handlinger på securityområdet inden for civil luftfart. Dette førte til, at standarder for visse typer af screeningudstyr og screeningprocedurer er forbedret, og der er vedtaget yderligere nye screeningmetoder baseret på de fælles grundlæggende normer. Desuden blev regler og betingelser for, at passagerer kan medbringe væsker om bord på luftfartøjer, færdiggjort.

Hele året samarbejdede Kommissionen løbende med medlemsstaterne og branchen om at harmonisere en gnidningsløs og ensartet gennemførelse af den førnævnte nye retlige ramme. Det videnskabelige samfund og producenterne fokuserede på at stille teknologier til rådighed, som vil gøre det muligt for passagererne at medbringe væsker om bord på fly. De første afprøvninger af sådant udstyr blev gennemført i europæiske lufthavne. Der er foretaget yderligere afprøvninger med hensyn til anvendelsen af securityscannere. På internationalt plan videreførtes de regelmæssigt afholdte drøftelser med internationale organisationer for at finde globale løsninger på fælles problemer.

Yemen-fragthændelsen og EU's postpakkehændelser i slutningen af oktober 2010 gjorde, at opmærksomheden igen målbevidst måtte rettes mod en ny trussel. Dette var endnu en påmindelse – mindre end et år efter hændelsen om bord på Northwest Airlines' flight 253 fra Amsterdam Schiphol til Detroit i Julen 2009 – om, at ekstremistiske grupper fortsat anser civil luftfart for et attraktivt mål og søger metoder, hvormed de kan omgå de eksisterende screeningteknikker. Dette understregede vigtigheden af det arbejde, som Kommissionen og dens partnere udfører for at beskytte rejsende og den europæiske luftfartssektor som helhed, og bevirkede, at der blev udarbejdet en rapport og en handlingsplan med henblik på at styrke luftfragtsikkerheden, og Rådet (transport) og Rådet (retlige og indre anliggender) gav deres godkendelse heraf i december 2010. Da intern og ekstern security hænger uløseligt sammen, er det afgørende at imødegå trusler selv langt fra vort kontinent for at beskytte EU og borgerne. Kommissionen arbejder tæt sammen med den nyetablerede EU-Udenrigstjeneste herom.

## **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. Schweiz deltager også i fællesskabsprogrammet, mens EFTA-Tilsynsmyndigheden (ESA) inspicerer Norge og Island (og Liechtenstein) ud fra tilsvarende bestemmelser. Kommissionen råder over en gruppe på 11 luftfartssikkerhedsinspektører til at løse sine inspektionsopgaver. Dette inspektionsarbejde understøttes af en pulje af nationale inspektører, som medlemsstaterne, Island, Norge og Schweiz udnævnte, og som Kommissionen underkastede en fornyet certificering efter den nye retlige ramme i løbet af 2010. 46 af disse nationale inspektører deltog i inspektionerne i 2010. En oversigt over Kommissionens og ESA-Tilsynsmyndighedens hidtidige overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne er vedhæftet som bilag.

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

I 2010 gennemførte Kommissionen inspektioner af 5 myndigheder, som den allerede tidligere havde inspiceret. De hyppigst afslørede mangler i 2010 vedrørte 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 en række lufthavne blev ikke inspiceret 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 også blev de anvendt på en sådan måde, at de ikke havde en afskrækkende virkning.

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

Der er i 2010 gennemført 19 (nitten) indledende inspektioner i lufthavne, hvilket svarer til det antal, som blev udført i 2009. Alle kapitler er dækket (dog ikke i forbindelse med hver inspektion). Overordnet set er andelen af centrale foranstaltninger, for hvilke der konstateres overensstemmelse i 2010, næsten 80 %.

De mangler, der er konstateret i forbindelse med traditionelle foranstaltninger<sup>1</sup>, synes stort set at hidrøre fra menneskelige faktorer. For de traditionelle foranstaltninger i de lufthavne, som er inspiceret i løbet 2010, vedrørte misligholdelsen primært kvaliteten af screeningen af personale og passagerer samt sikkerhedskrav til fragt. Især kropsvisitering af personale og passagerer levede ikke altid op til de fælles grundlæggende normer, som af klarhedshensyn var blevet fastlagt i detaljer i den nye lovramme. På fragtområdet vedrørte misligholdelsen

---

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

oftest valget af den mest egnede screeningmetode alt efter forsendelsens art og normerne for metodernes anvendelse. Problemerne, som er udløst af disse menneskelige faktorer, bør løses gennem bedre uddannelse og tilsyn.

Endvidere er visse supplerende foranstaltninger, der er indført under den nye lovramme, endnu ikke fuldt gennemført i de lufthavne, som er inspiceret i perioden juni - december 2010. Der er konstateret misligholdelser i forbindelse med metoder og standarder for screening af forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer (i tilfælde, hvor der endnu ikke fuldt ud er etableret en sikker forsyningskæde), akkrediteringsprocedurerne for personale, der fritages for screening, og manglende risikovurdering af, hvor hyppigt der er behov for patruljering i lufthavne. Medlemsstaternes relevante myndigheder bør aktivt videreføre gennemførelsen af disse nye bestemmelser.

Endelig er der konstateret nogle problemer i lufthavne, som er inspiceret i løbet af 2010, med hensyn til kontrol af adgangen til security-beskyttede områder, sammenkædning af indskrevet bagage, metoder til screening af uledsaget bagage og standarder for udstyr til security-screening.

#### **4. OPFØLGENDE INSPEKTIONER**

I overensstemmelse med artikel 13 i forordning 72/2010 udfører Kommissionen rutinemæssigt et begrænset antal opfølgende inspektioner. Konstateres der flere alvorlige mangler i løbet af den indledende inspektion af en lufthavn, bliver der fastsat et yderligere besøg. Det blev skønnet, at to sådanne besøg var nødvendige i 2010, og konklusionen var i begge tilfælde, at de fleste, men ikke alle de konstaterede mangler var blevet afhjulpet.

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

Sagsakter angående inspektioner afsluttes først, når Kommissionen finder det godtgjort, at der er truffet passende afhjælpende foranstaltninger. 27 sagsakter (21 om lufthavne og 6 om kompetente myndigheder) blev færdigbehandlet i 2010. I alt var 11 sagsakter angående kompetente myndigheder og 17 sagsakter angående inspektioner af lufthavne uafsluttede ved årets udgang.

Anses de mangler, der konstateres i en lufthavn, for så alvorlige, at de udgør en væsentlig trussel mod sikkerheden generelt inden for civil luftfart i Unionen, tager Kommissionen artikel 15 i forordning (EU) nr. 72/2010<sup>2</sup> i anvendelse. Dette indebærer, at alle andre kompetente myndigheder gøres opmærksom på situationen, og at det bør overvejes at træffe yderligere foranstaltninger med hensyn til flyvninger fra den pågældende lufthavn. En artikel 15-sag er indledt medio juli 2010 og afsluttet 4 måneder senere, efter at manglerne var blevet afhjulpet på tilfredsstillende vis.

En anden mulig sanktion i de mest alvorlige tilfælde eller i tilfælde af langvarig manglende afhjælpning eller gentagen forekomst af mangler er at indlede overtrædelsesprocedurer eller EU Pilot-procedurer mod medlemsstater, der har underrettet Kommissionen om, at de deltager i denne procedure. I 2010 er to overtrædelsesprocedurer og en EU Pilot-procedure indledt efter inspektioner af de nationale myndigheder. I en sag havde den pågældende medlemsstat undladt at holde sit nationale sikkerhedsprogram for civil luftfart ajour. Den anden sag vedrørte anvendelsen af EU's bestemmelser i små lufthavne. Den tredje sag vedrørte

---

<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.

manglende personaleressourcer til overvågning af overensstemmelsen. I årets løb kunne to overtrædelsessager og en EU Pilot-procedure afsluttes, efter at der er rettet op på de konstaterede mangler. Ved udgangen af 2010 blev der arbejdet videre med i alt fem uafsluttede overtrædelsessager.

## **6. MEDLEMSSTATERNES EGNE EVALUERINGER**

I henhold til artikel 6 i Kommissionens forordning (EF) nr. 1217/2003<sup>3</sup> skal medlemsstaterne hvert år ved udgangen af februar udarbejde en rapport til Kommissionen om resultaterne af deres nationale overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne for perioden januar - december i det foregående år. Medlemsstaternes bidrag til rapporteringsperioden januar-december 2009 blev alle indgivet rettidigt, og alle fulgte Kommissionens model. De konstaterede mangler vedrørte primært et lavt antal manddage i marken, manglende kontrol af overholdelsen af alle krav, utilstrækkelig opfølgning og manglende anvendelse af de disponible håndhævelsesforanstaltninger.

Siden programmets start i 2003 har det vist sig at være vanskeligt at harmonisere overvågningen af overensstemmelsen med forskrifterne i EU. Dette skyldes, at de forskellige medlemsstater opfattede vilkårene, udviklingen af metoder og rapporteringskravene forskelligt. Situationen er overordnet set blevet bedre med tiden, men den kunne stadig være bedre. En række afvigelser mellem resultaterne af den nationale overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne og resultaterne af Kommissionens inspektioner skyldes den manglende harmonisering af inspektionsmetoderne, idet sidstnævnte ofte angiver et lavere overholdelsesniveau end det niveau, der fremgår af de nationale rapporter.

## **DEL II**

### **LOVGIVNINGEN OG SUPPLERENDE VÆRKTØJER**

#### **1. GENERELT**

Nye retsakter om luftfartssikkerhed, der er offentliggjort i 2010, tilsigtede primært at komplettere og højne den nye retlige ramme i forordning (EF) nr. 300/2008, som anvendes fra den 29. april 2010. Desuden er fælles grundlæggende normer for to nye screeningmetoder inden for luftfartssikkerhed fastlagt:

- EDD (bombehund) til primær screening af indskrevet bagage, fragt og post (og som supplerende screeningmetode for andre kapitler) og
- metaldetektorer til primær screening af visse særlige typer fragt og post.

Endelig er der fastlagt et retsgrundlag for gennemførelsen af en "one-stop security"-ordning med Amerikas Forenede Stater.

---

<sup>3</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 1217/2003 af 4. juli 2003 om specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart, EUT L 169 af 8.7.2003, s. 44. Den er siden ophævet og afløst af Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010 af 8. januar 2010 vedrørende ændring af forordning (EF) nr. 300/2008, EUT L 7 af 12.1.2010, s. 3.

## 2. VEDTAGEN SUPPLERENDE LOVGIVNING

Den nye lovgivning, som blev vedtaget i 2010, var:

- Forordning (EU) nr. 18/2010<sup>4</sup> om specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart
- Forordning (EU) nr. 72/2010<sup>5</sup> om fastlæggelse af procedurer for gennemførelse af Kommissionens inspektioner på luftfartssikkerhedsområdet
- Forordning (EU) nr. 185/2010<sup>6</sup> om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed
- Forordning (EU) nr. 357/2010<sup>7</sup> om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (pillesikre forseglingsposer)
- Forordning (EU) nr. 358/2010<sup>8</sup> om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (væsker, spray og gelé; fritagelse for screening af væsker, spray og gelé, der er erhvervet i visse lufthavne i tredjelande)
- Forordning (EU) nr. 573/2010<sup>9</sup> om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (EDD - bombehunde)
- Forordning (EU) nr. 983/2010<sup>10</sup> om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed ("one stop security" for luftfartøjer, passagerer og deres håndbagage og indskrevet bagage, der ankommer fra Amerikas Forenede Stater)
- Afgørelse K(2010) 774<sup>11</sup> om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (gennemførelsesafgørelse)
- Afgørelse K(2010) 2604<sup>12</sup> om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (forsyninger/leverancer)
- Afgørelse K(2010) 3572<sup>13</sup> om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (EDD)
- Afgørelse K(2010) 9139<sup>14</sup> om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed (metaldetektorer).

---

<sup>4</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010 af 8. januar 2010 om ændring af forordning (EF) nr. 300/2008, EUT L 7 af 12.1.2010, s. 3.

<sup>5</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010 af 26. januar 2010 (EUT L 23 af 27.1.2010, s. 1).

<sup>6</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 185/2010 af 4. marts 2010, EUT L 55 af 5.3.2010, s. 1.

<sup>7</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 357/2010 af 23. april 2010 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 105 af 27.4.2010, s. 10.

<sup>8</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 358/2010 af 23. april 2010 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 105 af 27.4.2010, s. 12.

<sup>9</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 573/2010 af 30. juni 2010 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 166 af 1.7.2010, s. 1.

<sup>10</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 983/2010 af 3. november 2010 om ændring af forordning (EU) nr. 185/2010, EUT L 286 af 4.11.2010, s. 1.

<sup>11</sup> Afgørelse K(2010) 774 endelig, udstedt til alle medlemsstater den 13.4.2010; ikke offentliggjort i EUT (fortroligt materiale til tjenestebrug).

<sup>12</sup> Afgørelse K(2010) 2604 endelig, udstedt til alle medlemsstater den 23.4.2010; ikke offentliggjort i EUT (fortroligt materiale til tjenestebrug).

<sup>13</sup> Afgørelse K(2010) 3572 endelig, udstedt til alle medlemsstater den 30.6.2010; ikke offentliggjort i EUT (fortroligt materiale til tjenestebrug).

Disse tekster blev færdiggjort på 6 ordinære møder og 2 ekstraordinære møder i forskriftsudvalget om luftfartssikkerhed, 6 møder i ekspertgruppen vedrørende luftfartssikkerhed og en række målrettede arbejdsgruppemøder, i hvilke både medlemsstaterne og branchen deltog.

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

Med henblik på at styrke en sikker forsyningskæde for luftfragt og luftpost og lette en ensartet gennemførelse i EU er databasen over sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte afsendere udviklet, og efter at være taget i brug i fuldt omfang den 1. juni 2010 holdes den ajour under en rammekontrakt. Databasen rummede ved udgangen af 2010 ca. 7 500 registreringer af sikkerhedsgodkendte fragtagenter og (uafhængigt validerede) kendte afsendere. Databasen er det eneste retlige hovedredskab, som sikkerhedsgodkendte fragtagenter skal konsultere ved modtagelsen af forsendelser fra en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent eller (uafhængigt valideret) kendt afsender. Siden startdatoen, hvor databasen blev operationel, er den kontraktligt aftalte disponibilitet på 99,5 % løbende blevet opfyldt.

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

Ifølge forordning (EF) nr. 300/2008 og forordning (EU) nr. 72/2010 skal Kommissionens overvågning af overensstemmelsen med forskrifterne for civil luftfartssikkerhed være objektiv og foretages efter 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 i marken. En håndbog er udarbejdet for alle kapitler undtagen luftfragt og luftpost, og den anden omhandler udelukkende luftfragt og luftpost, fordi overvågningen af overensstemmelsen i de to sidstnævnte områder er kompleks.

## **DEL III**

### **RAPPORTER, AFPRØVNINGER OG UNDERSØGELSER**

#### **1. RAPPORTER**

Som reaktion på de luftfragtrelaterede hændelser i slutningen af oktober 2010 (printer-bomberne fra Yemen og de brændbare anordninger, der er sendt via EU's kurer-tjenester) og efter et særligt møde i forskriftsudvalget for luftfartssikkerhed den 5. november 2010 anmodede Rådet på et møde den 8. november 2010 EU's formandskab, som repræsenterer EU-Rådet, og Kommissionen om at nedsætte en arbejdsgruppe på højt niveau for at se på, hvordan luftfragtsikkerheden kan styrkes. Den 2. december 2010 forelagde arbejdsgruppen på højt niveau sin rapport og handlingsplan for Rådet (transport) og Rådet (retlige og indre anliggender), der godkendte såvel rapporten som den tilhørende handlingsplan.

Traditionelt anses risikoen ved transferfragt og -post for at være lav i forbindelse med transfer i EU's lufthavne, fordi luftfragt og luftpost i princippet allerede er undergivet sikkerhedsforanstaltninger i afgangslufthavnen ifølge ICAO's<sup>15</sup> princip om værtsstatens sikkerhedsansvar.

---

<sup>14</sup> Afgørelse K(2010) 9139 endelig, udstedt til alle medlemsstater den 20.12.2010; ikke offentliggjort i EUT (fortroligt materiale til tjenestebrug).

<sup>15</sup> Organisationen for International Civil Luftfart.

Dette princip var også afspejlet i den aktuelle udgave af den nye retlige ramme, hvor transferfragt og transferpost, der ankommer ad luftvejen, er undtaget fra screening (forudsat at den beskyttes mod uautoriseret adgang fra ankomst og indtil det luftfartøj, som den skal transporteres med, afgang).

På baggrund af de førnævnte Yemen-hændelser henstilles der i rapporten til at fremskynde vedtagelsen af foranstaltninger til forbedring af luftfartssikkerheden for luftfragt og luftpost med oprindelse uden for EU, idet en risikobaseret tilgang fremmes, og der tages hensyn til den sikkerhed i forsyningskæden, der er reguleret ved EU-lovgivningen og gælder som et alment princip, jf. ICAO's regler.

Som reaktion på de førnævnte hændelser med brændbare anordninger, der er sendt via EU's kurertjenester, blev der i rapporten endvidere henstillet til at forbedre og yderligere harmonisere EU's eksisterende ordning for luftfragts og luftposts sikkerhed.

Begge sidstnævnte foreslåede foranstaltninger bør suppleres ved: a) at undersøge mulighederne for at udvide EU's ordning for sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere og herunder muligheden for at godkende eller foretage en uafhængig validering af sådanne aktører i tredjelande, b) yderligere at analysere og om nødvendigt forbedre screeningmetoder og -teknologier, c) at udnytte efterretningstjenester og et retshåndhævende samarbejde, som bør føre til en fælles EU-trusselsvurdering for luftfartssikkerhed og d) at fremme globale standarder om retlige rammer og kapacitetsopbygning.

## **2. AFPRØVNINGER**

En "afprøvning", således som den forstås i EU's luftfartssikkerhedslovgivning, udføres, når en medlemsstat aftaler med Kommissionen, at den vil anvende særlige midler eller metoder, der ikke er anerkendt i henhold til lovgivningen, i stedet for en af de anerkendte sikkerhedskontroller i en begrænset periode, forudsat at sådanne afprøvninger ikke bringer det samlede sikkerhedsniveau i fare. 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.

En række afprøvninger i begge de to sidstnævnte betydninger er foretaget i 2010 i Tyskland, Spanien, Frankrig, Italien, Nederlandene, Sverige, Det Forenede Kongerige, Schweiz og Norge. Disse vedrørte anvendelsen af securityscannere for passagerer og screening af personale (herunder millimeterbølgeudstyr), anvendelse af systemer til sporing af flydende sprængstoffer til screening af håndbagage og anvendelse af spordetektionsudstyr til screening af hovedbeklædning, som bæres af passagerer.

## **3. UNDERSØGELSER**

Ved udgangen af 2010 er der afgivet en undersøgelsesrapport om retstilstanden vedrørende sikkerheden i forbindelse med flyvninger fra tredjelande til EU. Deri er der foreslået en række henstillinger om at forbedre EU's evne til at overvåge og håndhæve sikkerhedsnormer i forbindelse med flyvninger fra tredjelande.

Endvidere iværksatte Kommissionen ved udgangen af 2010 to undersøgelser om: a) anvendelsen af EU's database for sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere og b) trusselsbilledprojektionsteknologi, der anvendes til screening af håndbagage og indskrevet bagage.

## **FJERDE DEL**

### **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 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 f.eks. undtagelser fra de normale krav til medbringelse af væsker, der er købt i toldfrie udsalgssteder. Med sådanne kontakter kan EU både følge med i og formidle god praksis og øve indflydelse på den globale beslutningstagning. Forbindelsen og sammenhængen mellem den indre og ydre sikkerhed må sikres. Ifølge den nye retlige ramme, der er oprettet ved Lissabontraktaten, vil EU-Udenrigstjenesten fuldt ud blive hørt om samarbejdet med internationale organer og tredjelande for at sikre, at der er sammenhæng og komplementaritet med specifikke politiske drøftelser, som EU-Udenrigstjenesten iværksætter.

#### **2. INTERNATIONALE ORGANER**

Kommissionen deltager i ICAO's årlige luftfartssikkerhedspanel, og den fremlagde i 2010 skriftlige oplæg om screening af væsker og luftfragtsikkerhed. De blev godt modtaget.

Kommissionen deltager også regelmæssigt i møder i ECAC's tekniske arbejdsgruppe og uddannelsesarbejdsgruppe. Konklusionerne fra hver af disse grupper har efterfølgende dannet grundlag for drøftelser på møder i forskriftsudvalget og dets tilknyttede arbejdsgrupper.

#### **3. TREDJELANDE**

Kommissionen har aktivt fortsat dialogen om luftfartssikkerhed med USA i forskellige fora, særlig EU-USA-samarbejdsgruppen om transportsikkerhed, som gjorde fremskridt i arbejdet hen imod one-stop security<sup>16</sup>. Kommissionen greb også ind ved flere lejligheder, hvor medlemsstaterne gav udtryk for særlig bekymring over yderligere amerikanske sikkerhedskrav, som ikke tog tilstrækkelig hensyn til de robuste EU-systemer, der allerede er indført. Dette omfattede undertiden den vedvarende amerikanske praksis med uden forudgående samråd at udstede nødændringer for luftfartsselskaber, der opererer fra EU, hvilket til tider skaber store vanskeligheder for interessenter i EU.

Kommissionen deltog i en inspektion i en amerikansk lufthavn med henblik på at vurdere muligheden for en fremtidig "one stop"-aftale.

## **KONKLUSION**

Selv om der fortsat garanteres et højt sikkerhedsniveau i EU, har Kommissionens inspektioner afsløret en række mangler. For traditionelle foranstaltningers vedkommende synes de konstaterede mangler stort set at hidrøre fra menneskelige faktorer på områderne screening af

---

<sup>16</sup> 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.

personale og passagerer tillige med fragthåndtering og krav til screening. I forbindelse med supplerende foranstaltninger, der er gennemført inden for den nye retlige ramme i forordning (EF) nr. 300/2008, er der konstateret yderligere misligholdelser på områderne patruljering i lufthavne, risikovurdering og screening af forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer. Generelt er opfølgningen på Kommissionens henstillinger vedrørende afhjælpende tiltag tilfredsstillende, men inspektørernes konstateringer bekræfter betydningen af en solid EU-inspektionsordning og en tilstrækkelig kvalitetssikring på medlemsstatsniveau. Kommissionen vil fortsætte sine bestræbelser på at sikre, at alle lovmæssige krav til fulde opfyldes og gennemføres korrekt, og den vil om nødvendigt indlede formelle overtrædelsesprocedurer.

På lovgivningsområdet er yderligere gennemførelsesbestemmelser vedtaget i 2010 for at sikre, at den nye grundforordning (EF) nr. 300/2008 anvendes på en harmoniseret måde. Yemen-fragthændelsen og EU's postpakkehændelser i slutningen af oktober 2010 var en påmindelse om, at den civile luftfart stadig angribes på nye og innovative måder, som må imødegås med egnede og risikobaserede beskyttelsesforanstaltninger. I overensstemmelse med mandatet i handlingsplanen om luftfragtsikkerhed har Kommissionen udvidet sin indsats på dette område.

## Bilag

### Kommissionens inspektioner pr. 31.12.2010

Stat	Antal inspektioner 01/2010 – 12/2010 (inklusive opfølgning)	Antal inspektioner i alt 2004 – 2010 (inklusive opfølgning)
Østrig	1	9
Belgien	2	9
Bulgarien	2	5
Cypern	0	5
Den Tjekkiske Republik	0	5
Danmark	1	7
Estland	0	4
Finland	0	7
Frankrig	2	12
Tyskland	2	14
Grækenland	1	12
Ungarn	1	5
Irland	2	8
Italien	1	12
Letland	0	4
Litauen	1	4
Luxembourg	0	5
Malta	0	3
Nederlandene	1	7
Polen	1	7
Portugal	1	8
Rumænien	1	3
Slovakiet	0	4
Slovenien	0	4
Spanien	2	12
Sverige	2	9
Det Forenede Kongerige	2	13
Schweiz	0	4
<b>I ALT</b>	<b>26</b>	<b>202</b>

### **EFTA-Tilsynsmyndighedens inspektioner pr. 31.12.2010**

<b>Stat</b>	<b>Antal inspektioner 01/2010 – 12/2010 (inklusive opfølgning)</b>	<b>Antal inspektioner i alt 2004 – 2010 (inklusive opfølgning)</b>
Island	1	7
Norge	3	31
<b>I ALT</b>	<b>4</b>	<b>38</b>