EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 16.4.2019
COM(2019) 183 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

ÅRSRAPPORT 2017 OM GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNING (EG) NR 300/2008 OM GEMENSAMMA SKYDDSREGLER FÖR DEN CIVILA LUFTFARTEN

Rapporten omfattar perioden 1 januari–31 december 2017.

INLEDNING

Under 2017 uppstod nya farhågor i samband med de globala hot som improviserade sprängladdningar skickligt dolda i manipulerad elektronisk utrustning utgör. De amerikanska och brittiska regeringarna förbjöd all personlig elektronisk utrustning större än mobiltelefoner i passagerarutrymmen på flygplan från flygplatser i vissa länder i Mellanöstern och Nordafrika. Det mångåriga nära samarbetet mellan Europeiska unionen och USA, som grundar sig på ett erkännande av respektive parters åtgärder för luftfartsskydd, gjorde det möjligt att ta itu med skyddsproblem genom riktade åtgärder utan att man behövde införa ett globalt förbud mot sådan utrustning, dvs. även ombord på flygplan med avgång i Europa.

Kommissionen fortsatte sina insatser för att förbättra luftfartsskyddet i världen, dels genom sitt långvariga samarbete med Icao, dels genom sitt kapacitetsuppbyggande projekt Case för Afrika och Mellanöstern.

It-säkerhet och skydd av offentliga områden på flygplatserna fortsatte att vara en prioritering.

Liksom under tidigare år fortsatte kommissionen att förtydliga, harmonisera och förenkla lagstiftningen om luftfartsskydd i linje med målen om bättre lagstiftning i EU.

Det förberedande arbetet ledde till ingåendet av ett nytt avtal om en enda säkerhetskontroll (One-Stop-Security) med Singapore, vilket kommer både passagerare och luftfartsindustrin till godo. Avtalet antogs formellt i början av 2018.

DEL ETT

INSPEKTIONER

1. ALLMÄNT

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för luftfarten syftar till att skydda personer och gods genom att förhindra olagliga handlingar riktade mot civila luftfartyg.

På unionsnivå bygger genomförandet av regelverket om luftfartsskydd på ett system för efterlevnadsövervakning med två komponenter: kommissionens inspektioner samt bedömningar av medlemsstaternas årliga rapporter om nationella övervakningsåtgärder (tillsyn, inspektioner och test) som vidtas av respektive medlemsstat.

Enligt artikel 15 i förordning (EG) nr 300/2008 är kommissionen skyldig att utföra inspektioner, inklusive inspektioner av flygplatser, operatörer och verksamhetsutövare som tillämpar standarder för luftfartsskydd, för att övervaka medlemsstaternas tillämpning av förordningen och vid behov lämna rekommendationer om förbättring av luftfartsskyddet. Schweiz omfattas också av unionsprogrammet, medan Norge och Island inspekteras av Eftas övervakningsmyndighet (ESA) med utgångspunkt från parallella bestämmelser.

Kommissionen hade sju heltidsanställda luftfartsskyddsinspektörer för genomförandet av sina inspektioner under 2017. Inspektionerna stöds av en pool av omkring 100 nationella revisorer som utsetts av medlemsstaterna, Island, Norge och Schweiz och som har kvalificerats för att delta i kommissionens inspektioner genom en utbildning som kommissionen erbjuder. Från och med 2016[1] medverkar inspektörer från Eftas övervakningsmyndighet (ESA) och Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) i denna process på samma villkor som fullt behöriga inspektörer. Tack vare att så många nationella revisorer

[1] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/472 av den 31 mars 2016 (EUT L 85, s. 28).

medverkar till kommissionens inspektioner skapas ett system med sakkunnigbedömning, och tillvägagångssätt och bästa metoder kan spridas till andra medlemsstater. En sammanfattande tabell med uppgifter om all övervakningsverksamhet som bedrevs av kommissionen och ESA under 2017 bifogas i bilaga 1.

I kommissionens förordning (EU) nr 72/2010, i dess ändrade lydelse, fastställs förfaranden för utförandet av kommissionens inspektioner på luftfartsskyddsområdet. Den innehåller bland annat bestämmelser om kompetenskrav för kommissionens inspektörer, dessas befogenheter samt genomförandet av uppföljningsinspektioner.

Det tillvägagångssätt som används för dessa inspektioner har utvecklats i nära samarbete med medlemsstaternas luftfartsskyddsmyndigheter och bygger på en granskning av hur skyddsåtgärderna faktiskt tillämpas. För att harmonisera tolkningen av kraven och förfarandena för utförande av inspektioner utarbetar och uppdaterar GD Transport och rörlighet handböcker för inspektioner av flygplatser och gods. Dessa handböcker innehåller också detaljerade instruktioner och råd om alla åtgärder för luftfartsskydd som krävs enligt EU:s lagstiftning. Dessutom innehåller de en del uppgifter om de organisatoriska och praktiska aspekterna av kommissionens inspektioner. Handböckerna utgör säkerhetsskyddsklassificerade EU-uppgifter och görs endast tillgängliga för kommissionens inspektörer och medlemsstaternas berörda myndigheter.

Kommissionen utför inspektioner av medlemsstaternas luftfartsskyddsmyndigheter (nedan kallade *de berörda myndigheterna*) och av ett begränsat antal flygplatser, operatörer och verksamhetsutövare som tillämpar standarder för luftfartsskydd. Syftet med inspektionerna av de berörda myndigheterna är att kontrollera om medlemsstaterna har de verktyg som krävs – däribland nationella program för kvalitetskontroll, erforderliga befogenheter och tillräckliga resurser – för att kunna tillämpa Europeiska unionens lagstiftning om luftfartsskydd på ett tillfredsställande sätt. Syftet med inspektionerna av flygplatserna är att kontrollera om de berörda myndigheterna övervakar det faktiska genomförandet av åtgärderna för luftfartsskydd på lämpligt sätt och snabbt kan upptäcka och korrigera potentiella brister. I båda fallen måste eventuella brister som kommissionens inspektörer upptäcker åtgärdas inom en fastställd tidsram. Inspektionsrapporterna sprids till samtliga medlemsstater.

Medan de flesta av inspektionerna utfördes enligt den ursprungliga tidsplanen, ändrades tiden för fyra inspektioner av olika vederbörligen motiverade skäl.

För att ge medlemsstaterna återkoppling om inspektionerna, främja öppenhet och harmonisera metoderna för övervakning av efterlevnaden, tillsatte kommissionen i mars en arbetsgrupp bestående av cheferna för medlemsstaternas enheter för kvalitetskontroll av luftfartsskyddet inom den civila luftfarten.

1.1 Kommissionens fleråriga övervakning av efterlevnaden

För att kommissionen ska uppnå tillräcklig säkerhet om medlemsstaternas grad av efterlevnad tillämpas en flerårig övervakningsmetod. Därigenom inhämtas uppgifter om varje medlemsstats tillämpning av förordning (EG) nr 300/2008 och dess genomförandelagstiftning i en cykel om två år, antingen genom en inspektion av dess berörda myndighet eller genom en inspektion av minst en av dess flygplatser. Dessutom inhämtas uppgifter om tillämpningen av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd i en cykel om fem år genom ett slumpmässigt urval av minst 15 % av alla flygplatser i EU som omfattas av förordning (EG) nr 300/2008; i urvalet ingår de största flygplatserna sett till passagerarvolymer i alla medlemsstater.

När det gäller kraven i ramförordningen har medlemsstaterna det primära ansvaret för övervakningen av genomförandet av de gemensamma grundläggande standarderna för luftfartsskydd vid flygplatser och hos operatörer och andra verksamhetsutövare med skyddsansvar. De inspektioner som kommissionen utför vid

de utvalda flygplatserna ger en stark indikation om den övergripande efterlevnadsgraden i respektive medlemsstat.

Frekvensen för och omfattningen av kommissionens inspektioner fastställs i GD Transport och rörlighets strategi för övervakning av tillämpningen av standarderna för luftfartsskyddet i EU. Denna grundar sig på luftfartssektorns storlek i respektive medlemsstat, ett representativt urval av typen av flygplatsverksamhet, graden av genomförande av regelverken på luftfartsskyddsområdet, resultaten av kommissionens tidigare inspektioner, bedömningar av de nationella årliga rapporterna om kvalitetskontrollen, säkerhetstillbud (olagliga handlingar), hotnivåer och andra faktorer och bedömningar som påverkar övervakningsfrekvensen.

Sedan 2010 har den grad av efterlevnad[2] som har konstaterats vid kommissionens inspektioner varit omkring 80 % (2010: 80 %, 2011: 80 %, 2012: 83%, 2013: 80%; 2014: 81 %, 2015: 80 %, 2016: 79 %, 2017: 81%). Denna relativt stabila nivå betyder emellertid inte att medlemsstaterna inte har ökat sina ansträngningar. Tvärtom har medlemsstaterna ökat sina ansträngningar på luftfartsskyddsområdet betydligt, eftersom kraven också har ökat med åren, i synnerhet på områden som flygfraktssäkerhet, kontroll av vätskor och geléer samt användningen av utrustning för att upptäcka spår av sprängämnen.

2. INSPEKTION AV NATIONELLA BERÖRDA MYNDIGHETER

Under 2017 fortsatte kommissionen den femte omgången inspektioner av berörda myndigheter. Sammanlagt genomfördes nio inspektioner av berörda myndigheter under året. För de flesta medlemsstater visade inspektionerna att avsevärda förbättringar gjorts jämfört med tidigare inspektioner.

De vanligaste upptäckta bristerna 2017 rörde genomförandet av de nationella programmen för kvalitetskontroll. Bristerna rörde svårigheter att säkerställa att flygplatser, lufttrafikföretag och reglerade verksamhetsutövare med säkerhetsansvar uppdaterar och upprätthåller program för luftfartsskydd i linje med kommissionens tillämpningsförordningar och beslut. Dessutom finns det en del medlemsstater som inte övervakade utländska lufttrafikföretag med förväntad regelbundenhet och inte fullt ut tillämpade en del av de metoder för övervakning av efterlevnaden som krävs i förordningen. Orsaken var begränsade resurser och att antalet berörda verksamhetsutövare hade ökat. Merparten av de inspekterade medlemsstaterna hade trots detta anpassat sina nationella program för luftfartsskydd till EU:s lagstiftning, genomfört större delen av kraven avseende utbildning i luftfartsskydd, genomfört inspektioner av skyddsåtgärder vid flygplatserna minst så frekvent som krävs och säkerställt att upptäckta brister hade åtgärdats inom de fastställda tidsramarna.

[2] För att säkerställa jämförbarhet och göra det möjligt att utvärdera efterlevnadsgraderna över tid använder kommissionen en metod för beräkning av efterlevnadsindikatorn som endast tar hänsyn till de centrala säkerhetskrav som inspekteras mest frekvent. Dessa säkerhetskrav rör flygplatser, luftfartyg, passagerare och kabinbagage samt lastrumsbagage. Säkerhetsåtgärder är samlade i grupper som innehåller säkerhetskrav som är direkt kopplade till varandra och bedöms som en helhet. En fastställd vägningsfaktor som återspeglar genomförandegraden för varje grupp tillämpas därefter på följande sätt:

- En uppsättning direkt kopplade krav med klassificeringen ”efterlevs helt” ges vikten 100 %.
- En uppsättning direkt kopplade krav med klassificeringen ”efterlevs, men förbättring önskvärd” ges vikten 75 %.
- En uppsättning direkt kopplade krav med klassificeringen ”efterlevs inte” ges vikten 50 %.
- En uppsättning direkt kopplade krav med klassificeringen ”efterlevs inte, allvarliga brister” ges vikten 25 %.

Den övergripande efterlevnadsindikatorn för ett givet år är således summan av de viktade faktorerna dividerad med antalet klassificerade uppsättningar direkt kopplade krav.

3. INLEDANDE INSPEKTIONER VID FLYGPLATSER

Arton inledande inspektioner av flygplatser genomfördes under 2017. Alla kapitel avseende de tillämpliga säkerhetsområdena omfattades vid varje flygplats. Den sammanlagda procentandelen av kärnåtgärder som under 2017 befunnits uppfylla kraven var 81 %, ungefär samma som under tidigare år[3].

Inspektionsresultaten efter det åttonde året av genomförande av förordning (EG) nr 300/2008 återspeglar de ansträngningar som berörda myndigheter och branschen har gjort. Större delen av skyddskraven i denna ambitiöst utformade lagstiftning hade genomförts korrekt. Efterlevnadsgraden för de viktigaste luftfartsskyddsområdena fortsatte att ligga på en stabil nivå omkring 80 %, men det finns fortfarande utrymme för förbättringar när det gäller hur effektivt en del åtgärder genomförs.

De flesta av de konstaterade bristerna beror liksom tidigare på den mänskliga faktorn. Dessa uppstod huvudsakligen i det praktiska genomförandet inom vissa områden där lagkraven är nya eller nyligen har ändrats väsentligt. Framförallt kommer en del bestämmelser som rör tillträdeskontroll och kontroller av personal och kabinbagage att kräva fortsatta ansträngningar av de berörda myndigheterna, industriintressenterna och kommissionen. Säkerhetsundersökningar av luftfartyg är ett annat område där ytterligare insatser är nödvändiga. Dessa frågor bör åtgärdas genom ökad nationell kvalitetskontroll inom de berörda områdena.

Efterlevnadsgraden när det gäller kontroller av lastrumsbagage, förnödenheter för användning ombord, utbildning och säkerhetsutrustning var 2017 fortsatt hög efter de redan tämligen goda resultaten 2015 och 2016. Denna förbättring är en följd av ytterligare ökad medvetenhet och praktisk erfarenhet av den reviderade genomförandelagstiftningen, vilken har gjort åtgärderna tydligare och konsekventare.

4. UPPFÖLJNINGSINSPEKTIONER

I enlighet med artikel 13 i kommissionens förordning (EU) nr 72/2010, i dess ändrade lydelse, genomför kommissionen rutinmässigt ett begränsat antal uppföljningsinspektioner. Sådana inspektioner ska planeras in om flera allvarliga brister har fastställts vid den inledande inspektionen, men även göras slumpvis för att kontrollera att berörda myndigheter har nödvändiga befogenheter för att kunna kräva att en identifierad brist ska åtgärdas inom fastställda tidsramar. Fyra sådana inspektioner gjordes under 2017, och dessa bekräftade att de flesta av de konstaterade bristerna hade åtgärdats.

5. BEDÖMNINGAR AV MEDLEMSSTATERNAS ÅRLIGA RAPPORTER OM KVALITETSKONTROLL

Enligt punkt 18 i 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 ska medlemsstaterna en gång per år rapportera till kommissionen om vilka åtgärder som vidtagits för att de ska fullgöra skyldigheterna i förordningen, och om luftfartsskyddet på flygplatserna inom medlemsstaternas territorier. Innehållet i rapporten ska överensstämma med tillägg III och följa en mall som kommissionen tillhandahåller.

Bedömningen av dessa rapporter utgör tillsammans med kommissionens regelbundna inspektioner ett verktyg med hjälp av vilket kommissionen nära kan följa genomförandet av kraftfulla nationella åtgärder för kvalitetskontroll som gör att medlemsstaterna snabbt kan åtgärda brister.

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

[3] Se kapitel 1.1.

Resultaten av bedömningarna av de årliga rapporterna för 2017 visade betydande förbättringar jämfört med 2016 när det gäller regelbunden övervakning, graden av övervakning av antalet mandagar ute på fältet och minimifrekvenser. Områden som övervakningens omfattning och tillsynsåtgärder som vidtas för att säkerställa att upptäckta brister korrigeras och inte återkommer verkar vara ordentligt genomförda, vilket bekräftas av att förbättringar som verifierats tidigare år kvarstår i de flesta av medlemsstaterna. Rapporterna visar emellertid också att medlemsstaterna fortfarande har problem med att genomföra tester av vissa av de skyddsområden som ska omfattas enligt förordningen.

Kommissionen har skickat formella individuella heltäckande utvärderingar till medlemsstaterna i vilka brister eller svagheter påtalas och uppmanat medlemsstaterna att inkomma med planer på lämpliga korrigerande åtgärder. Genomförandet av dessa planer kommer att följas noga av kommissionen och om en medlemsstat bekräftar att de påtalade bristerna eller svagheterna finns, och inte föreslår lämpliga korrigerande åtgärder, kommer formella åtgärder att vidtas.

6. BEDÖMNINGAR AV FLYGPLATSER I TREDJELÄNDER

Under året gjordes en bedömning av en amerikansk flygplats (den internationella flygplatsen Charlotte-Douglas) inom ramen för det samarbetsavtal med USA:s transportsäkerhetsmyndighet (Transport Security Administration) som upprättats i enlighet med luftfartsavtalet mellan EU och USA[4]. Sådana bedömningar görs regelbundet inom ramen för systemet med en enda säkerhetskontroll. Denna bedömning bekräftade att de säkerhetsåtgärder som genomförs i USA fortsatt uppfyller kraven för genomförande av EU:s lagstiftning om luftfartsskydd.

I enlighet med principerna i 2015 års luftfartsstrategi för Europa arbetade GD Transport och rörlighet intensivt tillsammans med Singapores transportministerium för att skapa en enda säkerhetskontroll mellan EU och Singapore. Som en del av arbetet med att fastställa om Republiken Singapores åtgärder för luftfartsskydd är likvärdiga med de som krävs enligt EU:s lagstiftning, besökte EU:s inspektionsgrupp Changi flygplats i Singapore i oktober 2017 för att göra en bedömning. Formaliseringen av den enda säkerhetskontrollen bör äga rum i början av 2018.

7. PÅGÅENDE ÄRENDEN, ARTIKEL 15-ÄRENDEN OCH RÄTTSLIGA ÅTGÄRDER

Inspektionsärenden är öppna till dess att kommissionen förvissat sig om att lämpliga avhjälpande åtgärder har vidtagits. Detta innebär att det är den berörda medlemsstatens samarbetsvilja som avgör hur lång tid det tar att handlägga ärendet. Under året avslutades 32 inspektionsärenden (20 avseende flygplatser och 12 avseende berörda myndigheter). Vid slutet av året var sammanlagt 10 ärenden som rörde inspektion av berörda myndigheter och 17 ärenden som rörde inspektion av flygplatser fortfarande öppna.

Om de brister i genomförandet av skyddsåtgärder som upptäcks på en flygplats anses vara så allvarliga att de har en betydande inverkan på den allmänna nivån på skyddet av den civila luftfarten i unionen, kommer kommissionen att tillämpa artikel 15 i kommissionens förordning (EU) nr 72/2010. Detta innebär att alla andra berörda myndigheter uppmärksammas på situationen och att kompensationsåtgärder bör övervägas avseende flygningar från flygplatsen i fråga. Inga artikel 15-ärenden behövde inledas 2017.

Oavsett om artikel 15 tillämpas eller inte är en annan tillgänglig åtgärd för kommissionen, särskilt i ärenden där bristerna inte rättas till under lång tid eller återkommer, att inleda överträdelseförfaranden. Under 2017 inleddes överträdelseförfaranden mot två medlemsstater eftersom det nationella programmet för kvalitetskontroll var otillräckligt genomfört och eftersom reviderade versioner av de nationella programmen för säkerhet och kvalitetskontroll inte var officiellt antagna.

[4] EUT L 134, 25.5.2007, s. 4.

DEL TVÅ

LAGSTIFTNINGEN OCH KOMPLETTERANDE VERKTYG

1. LAGSTIFTNING

Den civila luftfarten fortsätter att vara en attraktiv måltavla för terroristgrupper, och för att bekämpa detta hot måste proportionerliga och riskbaserade skyddsåtgärder införas. Därför justerar kommissionen och medlemsstaterna ständigt de riskreducerande åtgärderna för att nå en så hög skyddsnivå som möjligt och samtidigt minimera de negativa effekterna för verksamheten.

I maj 2017 antog kommissionen förordning (EU) 2017/815 av den 12 maj 2017 om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 vad gäller förtydligande, harmonisering och förenkling av vissa särskilda åtgärder avseende luftfartsskydd. Icke-offentliga och behovsenliga skyddsbestämmelser infördes genom antagandet av kommissionens genomförandebeslut C(2017)3030 av den 15 maj 2017 om ändring av beslut C(2015)8005 vad gäller förtydligande, harmonisering och förenkling av vissa särskilda åtgärder avseende luftfartsskydd.

Kommissionen har också antagit kommissionens genomförandeförordning (EU) 2017/837 av den 17 maj 2017 om rättelse av de polska och svenska språkversionerna av genomförandeförordning (EU) 2015/1998 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd.

2. UNIONENS DATABAS OM SÄKERHET I LEVERANSKEDJAN (UDSCS)

Sedan den 1 juni 2010 har databasen över säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare[5] varit det enda lagliga primära verktyg som säkerhetsgodkända speditörer ska använda för rådfrågning när de tar emot sändningar från andra säkerhetsgodkända speditörer eller från en känd avsändare. Sedan den 1 februari 2012 har databasen utökats till att omfatta förteckningen över lufttrafikföretag som är godkända för transport av frakt och post till unionen från tredjeländers flygplatser (air cargo or mail carrier from a third country airport, ACC3). År 2013 utökades databasen juridiskt till att även omfatta förteckningen över de validerare för luftfartsskydd i EU som är godkända av medlemsstaterna. Den bytte också namn till ”unionens databas för säkerhet i leveranskedjan”[6] för att bättre återspegla dess utökade användningsområde. I slutet av 2017 innehöll databasen 14 000 säkerhetsgodkända speditörer, kända avsändare, oberoende validerare, lufttrafikföretag som är godkända för transport av frakt och post till unionen från tredjeländers flygplatser, säkerhetsgodkända leverantörer samt säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare från tredjeland. Målet att uppnå en tillgänglighetsgrad på minst 99,5 % nåddes kontinuerligt under 2017.

DEL TRE

FÖRSÖK, STUDIER OCH NYA INITIATIV

1. FÖRSÖK

Ett ”försök” i den mening som avses i EU-lagstiftningen om luftfartsskydd genomförs när en medlemsstat kommer överens med kommissionen om att den ska använda ett visst sätt eller en viss metod som inte erkänns i lagstiftningen för att ersätta en av de erkända säkerhetskontrollerna under en begränsad tidsperiod,

[5] Kommissionen inrättade denna databas, vars användning är obligatorisk för aktörer i leveranskedjan i enlighet med förordning (EU) nr 185/2010 och beslut C(2010) 774.

[6] Kommissionens förordning (EU) nr 1116/2013 av den 6 november 2013 om ändring av förordning (EU) nr 185/2010 (EUT L 299, 9.11.2013, s. 1).

under förutsättning att försöket inte påverkar den övergripande säkerhetsnivån negativt. Termen gäller juridiskt sett inte då en medlemsstat eller enhet genomför en utvärdering av en ny säkerhetskontroll som används utöver en eller flera av dem som redan omfattas av lagstiftningen.

Under 2017 slutfördes två försök i Nederländerna och Frankrike. De rörde användningen av en ny generation utrustning för säkerhetskontroll av kabinbagage som inte kräver avlägsnande av bärbara datorer och användningen av utrustning för skoanalys som både upptäcker metall och explosiva material i kombination med metalldetektorbågar och säkerhetsskannrar. Båda försöken gav goda resultat och försöket i fråga om utrustningen för skoanalys kan komma med i en ändring av lagstiftningen under 2018. Inga andra försök genomfördes eller inleddes under 2017.

2. STUDIER OCH RAPPORTER

I oktober 2017 mottog kommissionen en studie[7] om skydd av markområden vid flygplatser i EU. I studien analyseras de åtgärder som vidtagits på elva europeiska flygplatser för att skydda offentliga platser, bedöma åtgärdernas effektivitet och utfärda rekommendationer, i synnerhet när det gäller vägledning, riskbedömningar och informationsutbyte.

I slutet av 2017 beställde GD Transport och rörlighet en studie om ekonomiska (och andra) fördelar med en enda säkerhetskontroll för att analysera ekonomiska och andra fördelar i fråga om befintliga system med en enda säkerhetskontroll mellan EU och USA, EU och Kanada samt EU och Montenegro. Om studien bekräftar att en enda säkerhetskontroll medför betydande ekonomiska (och/eller andra) fördelar, skulle det kunna fungera som ytterligare argument för att fortsätta arbeta för en global hållbarhet för luftfartsskydd och för att inleda samtal om en enda säkerhetskontroll med våra viktigaste partner. Slutdatum för studien är september 2018.

3. NYA INITIATIV

Ytterligare framsteg gjordes i fråga om färdplanen för utveckling av teknik inom luftfartsskydd. I färdplanen fastställs olika verksamheter som täcker alla aspekter av skyddsteknik och skyddsmetoder, och den fungerar som referens för alla europeiska berörda parter som deltar i forskning om luftfartsskydd.

När det gäller frakt fortsatte kommissionen att samarbeta nära med medlemsstaterna för att förbereda genomförandet av ett system för analys av förhandsinformation om gods före lastning (Pre-Loading Advance Cargo Information, PLACI). I detta sammanhang fortsatte samarbetet med tullen inom ramen för den pågående internationella övningen inom den gemensamma Icao/WCO-arbetsgruppen om Advance Cargo Information, där kommissionen spelar en aktiv roll och deltar med företrädare för GD Transport och rörlighet och GD Skatter och tullar. Detta arbete bedrivs tillsammans med medlemsstaterna och de berörda parterna och syftar till att uppnå gemensamma överenskomna principer och möjliga standarder och rekommenderad praxis som ska antas och genomföras om en medlemsstat eller en region beslutar att tillämpa detta koncept i en eller alla affärsmodeller på området lufttransport av gods och post.

[7] Studien genomfördes av konsultföretaget o&i.

DEL FYRA

DIALOG MED INTERNATIONELLA ORGAN OCH TREDJELÄNDER

1. ALLMÄNT

Kommissionen samarbetar med internationella organ och viktiga handelspartner, och deltagande i relevanta internationella möten, till exempel det årliga mötet med Icaos luftfartsskyddspanel (Aviation Security Panel), säkerställer att samordning av EU:s ståndpunkter kan genomföras. Bilateral dialog förs med vissa tredjeländer, till exempel USA, Kanada, Australien och Singapore, vilket gör det möjligt för kommissionen att bygga upp goda relationer och en hög grad av tillit gentemot länder som har en liknande syn på luftfartsskydd.

2. INTERNATIONELLA ORGAN

Kommissionen deltog i det årliga mötet med Icaos luftfartsskyddspanel (Aviation Security Panel) (AVSECP/28) som ägde rum i Montreal den 29 maj–2 juni 2017 där den globala planen för luftfartsskydd (GASeP, Global Aviation Security Plan), som är en milstolpe i AVSEC:s politik, lades fram och godkändes för vidarebefordran till Icao-rådet.

Efter Icao-församlingens resolution A39–19 om it-säkerhet från 2016, deltog kommissionen i Icaos toppmöte och utställning om cybersäkerhet, som var ett gemensamt evenemang om säkerhets- och skyddsfrågor med temat ”Making sense of cyber” (Dubai, Förenade Arabemiraten, april 2017). GD Transport och rörlighet presenterade EU:s övergripande strategi för att bygga upp en sektorsövergripande it-strategi för att ta itu med och bekämpa it-hot inom luftfarten. Icao uppmanades att intensifiera arbetet kring dessa frågor och ta itu med it-säkerhet i luftfarten globalt.

3. TREDJELAND

Den 21 mars 2017 tillkännagav USA förbättringar av luftfartsskyddet i en så kallad nödändring/säkerhetsdirektiv (Emergency Amendment/Security Directive, EA/SD), där lufttrafikföretag som bedriver flygtrafik från vissa länder till USA förbjöds att ta med elektronisk utrustning som är större än en mobiltelefon eller en smarttelefon i handbagaget. Förenade kungariket införde liknande regler för flygningar till Förenade kungariket från ett begränsat antal länder.

Den 29 mars 2017 sammanträdde medlemsstaterna och berörda avdelningar inom kommissionen och Europeiska utrikestjänsten (inklusive EU:s underrättelse- och lägescentral) för att diskutera risksituationen mot bakgrund av de begränsningar som brittiska och amerikanska myndigheter infört. Kommissionen deltog i direkta kontakter med de amerikanska myndigheterna, som följdes av flera tekniska möten för att diskutera hot, sårbarhet och risker. Parterna enades om behovet av att arbeta tillsammans för att förbättra luftfartsskyddet och gemensamt ta itu med hotet på medellång/lång sikt.

Eftersom det redan fanns ett gediget skyddssystem i EU, absorberades flera av de resulterande EA/SD-åtgärderna av befintliga EU-åtgärder, vilket ledde till att nödändringarna fick reducerad påverkan i EU. För närvarande pågår samråd och gemensamt arbete mellan EU och USA på området, och hela frågan om bärbar elektronisk utrustning har varit ett lämpligt tillfälle för parterna att ytterligare stärka dialogen och åtagandet att samarbeta.

På Icao-nivå inrättades, med starkt stöd från medlemsstaterna och kommissionen, en arbetsgrupp som ska behandla frågan om medförande av bärbar elektronisk utrustning ombord på luftfartyg. Arbetsgruppen

sammanträdde i juli i Paris och utarbetade ett antal rekommendationer om hur man kan minska hotet från dolda sprängämnen utan att förbjuda produkter som bärbar elektronisk utrustning. Icao inrättade dessutom en sektorsövergripande grupp om fraktskyddsfrågor som ska studera de totala säkerhets-, skydds- och underlättandeaspekterna av denna fråga.

Kommissionen har liksom under tidigare år aktivt samarbetat om luftfartsskyddsfrågor med USA i ett antal forum, särskilt samarbetsgruppen för transportsäkerhet EU–USA. Samarbetsgruppen syftar till att främja samarbete inom ett antal områden av gemensamt intresse och se till att arrangemang för en enda säkerhetskontroll fortsätter att fungera liksom det ömsesidiga erkännandet av de respektive ordningarna för flygfrakt och flygpost i EU och USA. Bägge initiativen medför besparingar för lufttrafikföretag i fråga om tid, kostnader och operativ komplexitet.

I fråga om kapacitetsuppbyggnad anpassades Case-projektet[8] så att det kom att erbjuda nya verksamheter med målet att bättre ta itu med de behov som uttryckts av partnerstaterna och mot bakgrund av hur hotbilden utvecklas. Vidare har flera nationella verksamheter – inom utbildningsdelen – inletts på subregional nivå. De viktigaste frågorna rörde användning av säkerhetsutrustning, utbildning av nationella revisorer och en workshop om sårbarhetsbedömningar.

Under transportdialogen med Singapore i juni 2017 undertecknades en administrativ överenskommelse för att demonstrera det fortsatta åtagandet att förverkliga arrangemanget med en enda säkerhetskontroll mellan EU och Singapore. Efter en grundlig process som omfattar en skrivbordsövning som analyserar Singapores luftfartsskyddslagstiftning och en positiv bedömning efter ett besök på Changi flygplats i Singapore (oktober 2017), har ett utkast till lagstiftningsförslag utarbetats efter samråd med medlemsstaterna i den föreskrivande kommittén för luftfartsskydd och lämnats till kommissionen (december 2017)[9].

---

[8] Det EU-finansierade och ECAC-genomförda luftfartsskyddet för civil flygning i Afrika och på Arabiska halvön (Case) inleddes i början av 2016 för en period på fyra år. Dess syfte är att stödja insatserna från partnerstaterna, i Afrika och på Arabiska halvön, för att minska hot mot den civila luftfarten och för att förbättra överensstämmelsen med internationella krav, med ett starkt fokus på åtgärder för kvalitetskontroll.

[9] Den slutligt antagna akten är följande: EUT L 10, 13.1.2018, s. 5. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/55 av den 9 januari 2018 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2015/1998 vad gäller tillägg av Republiken Singapore till de tredjeländer som erkänns som länder som tillämpar säkerhetsstandarder som är likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna för skydd av civil luftfart (Text av betydelse för EES.)