

Bruxelles, den 19. juni 2026
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

FØLGESKRIVELSE

fra: Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen

til: Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.: COM(2026) 229 final

Vedr.: RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET
ÅRLIG RAPPORT FOR 2024 OM GENNEMFØRELSEN AF
FORORDNING (EF) NR. 300/2008 OM FÆLLES BESTEMMELSER
OM SIKKERHED (SECURITY) INDEN FOR CIVIL LUFTFART

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2026) 229 final.

Bilag: COM(2026) 229 final



Bruxelles, den 18.5.2026
COM(2026) 229 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**ÅRLIG RAPPORT FOR 2024 OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF)
NR. 300/2008 OM FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED (SECURITY)
INDEN FOR CIVIL LUFTFART**

1. INDLEDNING

I henhold til artikel 16 i forordning (EF) nr. 300/2008¹ skal Kommissionen hvert år forelægge Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne en rapport om gennemførelsen af denne forordning og om dens bidrag til forbedringer i luftfartssikkerheden.

I 2024 fortsatte Kommissionens tjenestegrene gennemførelsen af de tiltag, der var bebudet i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene "Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking". Gennemførelsesfasen for de 14 flagskibsforanstaltninger, der er identificeret i dette dokument, fandt sted i løbet af 2024 sammen med medlemsstaterne. Arbejdet fokuserede på det nye referencescenarie for luftfartssikkerhed og fremme af innovationsudvikling i overensstemmelse med EU's strategi for luftfartssikkerhed.

2. TRUSSELSBEGIVENHEDER OG FREMTIDSUDSIGTER

Kommissionen har sammen med de relevante agenturer ført en løbende dialog med medlemsstaterne og andre interessenter om nye sikkerhedstrusler, herunder hybride trusler, som luftfarten står over for, og foretaget en regelmæssig overvågning heraf for at opbygge viden og kapacitet til at reagere på disse trusler og håndtere risikoen effektivt.

2.1 Terrorisme og hybride trusler

Terrorisme og voldelig ekstremisme udgør fortsat en betydelig trussel mod Den Europæiske Union og dens medlemsstater, navnlig fra globale jihadistnetværk, mens det samlede trusselsniveau fortsat er betydeligt. Destabiliserende interne og eksterne begivenheder har bidraget til intensiveret radikaliserings, øgede spændinger og social polarisering, hvilket potentielt kan føre til terrorisme og voldelig ekstremisme i hele Unionen. Terrorister opererer på tværs af grænserne og udnytter nye teknologier og fremgangsmåder. Udbredelsen af mis- og desinformation på internettet og dens potentiale for radikaliserings er fortsat et centralt problem. I et miljø, der er mere decentraliseret og ustabil, får udsprede terroraktører og voldelige ekstremistiske aktører kontakt til hinanden og inspirerer hinanden ud over deres ideologi eller tilhørsforhold til bestemte grupper.

Konflikterne i Mellemøsten har øget truslen mod EU's indre sikkerhed og rummer et betydeligt potentiale for mobilisering og radikaliserings, som kan aktivere en række nye trusselsvektorer i hele Europa. Konflikten har i høj grad øget mængden af ekstremistisk

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed (security) inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

indhold på internettet, herunder terrorpropaganda, antisemitisk og antimuslimsk indhold samt polariserende fortællinger.

Civil luftfart er fortsat et højt profileret mål, samtidig med at truslerne og udfordringerne vokser, og der bliver stadig flere forskellige fremgangsmåder for gennemførelse af angreb. Der er fortsat særlig fokus på insidertruslen og hjemmedyrket terrorisme. Konfliktramte områder vil fortsat skabe miljøer, der giver terrorister mulighed for at erhverve mere avanceret militært udstyr.

Selv om Den Russiske Føderations angrebskrig mod Ukraine hidtil har påvirket terrortruslen og den voldelige ekstremisme i EU i begrænset omfang, har den ført til en øget hybrid trussel mod EU's indre sikkerhed gennem en stigning i desinformation, cyberangreb, forsøg på at instrumentalisere migration og sabotagehandlinger mod kritisk infrastruktur, herunder luftfragtsikkerhed.

2.2 Luftfragtrelaterede hændelser

Fra juli 2024 fandt en række ulovlige handlinger sted i den sikre forsyningskæde for (luft)fragt og post i Europa. Disse hændelser omfattede brugen af improviserede brandanordninger. De mobiliserede den statslige og branchemæssige indsats på EU-plan og internationalt plan for at reflektere over sårbarheder og løsninger med henblik på øget modstandsdygtighed. Kommissionen har sammen med medlemsstaterne og interessenter fra industrien udarbejdet en række forebyggende foranstaltninger, der bidrager til at afbøde den anvendte modus operandi og styrke luftfragtforsyningskæden.

2.3 Cybersikkerhed

Efterhånden som den civile luftfart bliver stadig mere sammenkoblet og digitaliseret, udgør cybertrusler en stigende risiko for luftfartssikkerheden og -effektiviteten. Cyberangreb rettet mod transportsektoren kan få katastrofale konsekvenser og føre til betydelig økonomisk uro. I 2024 blev der rapporteret om mere end 8 500 cyberangreb, som påvirkede forskellige interessenter inden for luftfart. De foretrukne metoder til gennemførelse af cyberangreb var svigagtige websteder, phishing og malware og distributed denial of service-angreb. De vigtigste mål var luftrumsbrugere, lufthavne, luftfartstjenestudøvere og deres forsyningskæde².

Motivationen bag cyberangreb varierer. Selv om økonomisk gevinst er den mest almindelige årsag, er andre motiveret af ideologi eller handler på vegne af fjendtlige statslige aktører.

I dette komplekse miljø har indsatsen fokuseret på en hurtig og effektiv gennemførelse af eksisterende lovgivningsmæssige initiativer og sikret, at de er fuldt operationelle og anvendes konsekvent.

² EUROCONTROL/EATM-CERT 2025-rapport om cybersikkerhed inden for luftfart.

3. RISIKOVURDERINGER

3.1 Droner

Som anført i "Dronestrategien 2.0"³ forpligtede Kommissionen sig til at overveje, om det var nødvendigt at ændre luftfartssikkerhedsreglerne for at sikre, at luftfartsmyndighederne og lufthavnene øger deres modstandsdygtighed over for de risici, der er forbundet med ikkesamarbejdende og uautoriserede droner.

Kommissionens tjenestegrene gennemførte og afsluttede i første kvartal af 2024 en særlig risikovurdering af den risiko, som ikkesamarbejdsvillige og uautoriserede ubemandede luftfartøjer udgør for civile luftfarts- og lufthavnsfaciliteter. Risikovurderingens omfang omfattede primært den trussel, som anvendelsen af ubemandede luftfartøjer til terrorformål udgør. Hybride scenarier, der involverer statslige aktører, blev ikke taget i betragtning.

Det blev konkluderet, at den risiko, som den civile luftfart og lufthavnsfaciliteterne er eksponeret over for med hensyn til forsætlige angreb begået af terrorister, der gør brug af ubemandede luftfartøjer, på daværende tidspunkt ikke var betydelig. Som følge heraf krævede restrisikoen ikke en revision af de eksisterende luftfartssikkerhedsregler.

3.2 Konflikttramte områder

I forbindelse med varslingsystemet for risikovurdering af konflikttramte områder fortsatte de regelmæssige fælles risikovurderinger hvert kvartal i 2024 under ledelse af den integrerede EU-gruppe for risikovurdering af luftfartssikkerheden, herunder EU-medlemsstaterne, EU's Efterretnings- og Situationscenter (EU INTCEN) under Tjenesten for EU's Optræden Udadtil og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). Formålet med denne øvelse er rettidigt at udveksle oplysninger om vurderingen af risici for EU's civile luftfart, der opstår i konfliktområder, som støtte til risikobegrænsning. I hastetilfælde afholdes ekstraordinære møder.

Gruppen afholdt fire kvartalsmøder i 2024 og syv ad hoc-hastemøder, navnlig med hensyn til konflikten i Mellemøsten og dens indvirkning på EU's civile luftfart. Dette førte til offentliggørelse af tre nye informationstidender om konfliktområder (CZIB), tilbagetrækning af en CZIB samt udvidelse af 11 eksisterende CZIB'er⁴.

Den integrerede proces for risikovurdering af luftfartssikkerheden omfatter også risikovurderingskapacitet og understøtter beslutningsprocessen (risikobegrænsning) inden for luftfragtsikkerhed og luftfartssikkerhedsstandarder.

³ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det europæiske økonomiske og sociale udvalg og regionsudvalget om en dronestrategi 2.0 for et intelligent og bæredygtigt økosystem for ubemandede luftfartøjer i Europa (COM(2022) 652 final af 29. november 2022).

⁴ <https://www.easa.europa.eu/da/domains/air-operations/czibs>.

4. LOVRAMME OG SUPPLERENDE VÆRKTØJER

4.1 Lovgivningsmæssig ramme

Civil luftfart er fortsat et attraktivt mål for fjendtlige aktører, og bekæmpelsen af denne trussel kræver, at der gennemføres forholdsmæssigt afpassede risikobaserede beskyttelsesforanstaltninger. Kommissionen og medlemsstaterne tilpasser derfor løbende de afbødende foranstaltninger for at opnå det højest mulige sikkerhedsniveau og samtidig mindske de negative virkninger for driften.

Gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 blev ændret i maj 2024 ved gennemførelsesforordning (EU) 2024/1255⁵. Ved sidstnævnte blev der indført ændringer for at tage højde for udviklingen i trussels- og risikobilledet samt den seneste teknologiske udvikling. De indførte en ordning for godkendelse af og tilsyn med transportvirksomheder, som i mange tilfælde sikrer overfladetransport af sikker luftfragt og luftpost på vegne af sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere. En lufthavn⁶ blev også føjet til listen over tredjelande, der er anerkendt som lande, der anvender sikkerhedsnormer, der er ækvivalente med de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed. En anden ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 blev vedtaget i juli 2024 ved gennemførelsesforordning (EU) 2024/2108⁷, hvorved der midlertidigt blev genindført en lavere volumengrænse for screening af væsker, aerosoldåser og geléer ved hjælp af EDSCB-udstyr (Explosive Detection Systems for Cabin Baggage), der opfylder norm C3, og der blev opfordret til en forbedring af de påvisningsalgoritmer, der anvendes af denne teknologi.

4.2 Unionens database til sikring af forsyningskæden

Unionens database⁸ til sikring af forsyningskæden er det eneste juridiske redskab, der kan konsulteres ved modtagelse af forsendelser fra en anden sikkerhedsgodkendt fragtagent eller fra en kendt befragter. Samme database indeholder også en liste over godkendt civilt luftfartssikkerhedsudstyr med mærkningen "EU-stempel".

Ved udgangen af 2024 indeholdt databasen 37 000 registreringer af sikkerhedsgodkendte fragtagenter, kendte befragtere, kendte leverandører af lufthavnsleverancer, uafhængige validatorer, ACC3-luftfartsselskaber, sikkerhedsgodkendte leverandører, sikkerhedsgodkendte fragtagenter og kendte befragtere fra tredjelande, sikkerhedsudstyr, lufthavne og brugere. Dens tilgængelighedsgrad var 99,99 %, hvilket betyder, at den i løbet af 2024 var utilgængelig i mindre end 30 minutter i alt.

⁵ Yderligere oplysninger findes i bilag 2.

⁶ Svalbard lufthavn i Kongeriget Norge.

⁷ Yderligere oplysninger findes i bilag 2.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

4.3 Forudgående fragtinformation før lastning (Pre-Loading Advance Cargo Information) (PLACI)

Økonomiske operatører, der er ansvarlige for at føre forsendelser ind i EU's toldområde (som bestemmelsessted eller som transitsted) fra tredjelande ad luftvejen, skal indsende forudgående elektronisk fragtinformation til EU's toldmyndigheder. Disse data analyseres af hensyn til sikkerheden inden for civil luftfart af toldmyndighederne på det første indgangssted i EU ved hjælp af det nye indførselskontrollsystem (ICS2).

Resultatet af PLACI-risikoanalysen kan kræve, at der gennemføres specifikke afbødende luftfartssikkerhedsforanstaltninger, herunder en DNL-instruks eller -henvisning (Do Not Load – må ikke lastes). Disse skal anvendes af økonomiske operatører, der er involveret i forsyningskæden for varer, der sendes fra tredjelande til EU, inden forsendelsen lastes om bord på et fly, der har EU som bestemmelsessted.

I 2024 blev der registreret ca. 141 mio. PLACI-indgivelser. Disse førte til, at der blev udstedt ca. 1 400 anmodninger om screening, men der var ingen anmodninger om ikke at laste varerne (DNL). Størstedelen af disse vedrørte ekspresforsendelser efterfulgt af postfragt og almindelig luftfragt.

5. INSPEKTIONER OG ANDRE AKTIVITETER I FORBINDELSE MED OVERVÅGNING AF EFTERLEVELSEN

5.1 Generelt

Forordning (EF) nr. 300/2008 har til formål at forebygge ulovlige handlinger mod civile luftfartøjer for at beskytte personer og varer. Selv om medlemsstaterne i henhold til denne forordning regelmæssigt skal overvåge, at alle lufthavne, luftfartsselskaber og andre enheder gennemfører de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed, og sikre hurtig opdagelse og korrektion af fejl, har lovgiveren pålagt Kommissionen at overvåge EU/EØS-medlemsstaternes⁹ faktiske gennemførelse af dette lovkrav.

I henhold til artikel 15 i forordning (EF) nr. 300/2008 er Kommissionen forpligtet til at foretage inspektioner og om nødvendigt fremsætte henstillinger for at øge luftfartssikkerheden. For at opfylde dette overvågningsmål omfatter Kommissionens tilsynssystem medlemsstaternes aktiviteter i forbindelse med udarbejdelse, vedligeholdelse og anvendelse af et effektivt nationalt sikkerhedsprogram for civil luftfart og et effektivt nationalt kvalitetskontrolprogram for civil luftfart.

⁹ Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde: 27 EU-medlemsstater, Norge, Island og Schweiz. EFTA-Tilsynsmyndigheden (ESA) er ansvarlig for at foretage luftfartssikkerhedsinspektioner i Norge og Island. Kommissionen foretager luftfartssikkerhedsinspektioner i Schweiz på grundlag af en bilateral aftale.

Med henblik herpå driver Kommissionen et system til overvågning af efterlevelsen i to lag, dvs. sine egne inspektioner suppleret med vurderingen af medlemsstaternes årsrapporter om de nationale overvågningsaktiviteter.

Siden 2010 har den efterlevelseshgrad, der blev konstateret under Kommissionens inspektioner, fortsat ligget stabilt på ca. 80 %. En effektiv gennemførelse af visse foranstaltninger giver imidlertid mulighed for forbedring og kræver en fortsat indsats fra industriens interessenter, de relevante myndigheder og Kommissionen.

5.2 Hyppigheden og omfanget af inspektionerne

Kommissionen udfører inspektioner af medlemsstaternes luftfartssikkerhedsmyndigheder (de "kompetente myndigheder" som defineret i artikel 9 i forordning (EF) nr. 300/2008) samt inspektioner af lufthavne, operatører og enheder, der anvender luftfartssikkerhedsnormer.

Antallet, hyppigheden og omfanget af disse inspektioner er fastlagt i strategien fra Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport (GD MOVE) for overvågning af gennemførelsen af EU's luftfartssikkerhedsnormer. Heri tages hensyn til luftfartsaktiviteten i hver medlemsstat, et repræsentativt udsnit af typen af lufthavnsdrift, niveauet for overholdelsen af luftfartssikkerhedsbestemmelserne, resultaterne af Kommissionens tidligere inspektioner, vurderinger af de nationale årlige kvalitetskontrolrapporter, sikkerhedshændelser (ulovlige handlinger), trusselsniveauerne og andre faktorer og vurderinger.

For at give Kommissionen tilstrækkelige garantier for, at medlemsstaterne efterlever reglerne, anvendes der en flerårig overvågningsmetode. Derfor fremskaffes der hvert andet år dokumentation for anvendelsen af forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser i hver medlemsstat, enten ved hjælp af en inspektion af den kompetente myndighed eller en inspektion af mindst én af dens lufthavne.

Desuden fremskaffes der hvert femte år dokumentation for anvendelsen af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed ved at udvælge mindst 15 % af alle EU-lufthavne, der er omfattet af forordning (EF) nr. 300/2008, herunder den største lufthavn målt i passagertal i hver medlemsstat. De inspektioner, som Kommissionen udfører i udvalgte lufthavne, er en stærk indikator for det samlede efterlevelseshniveau i de enkelte medlemsstater.

5.3 Procedurer og metoder for inspektioner

Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010¹⁰ fastsættes procedurer for gennemførelse af Kommissionens inspektioner på luftfartssikkerhedsområdet. Den

¹⁰ Kommissionens forordning (EU) nr. 72/2010 af 26. januar 2010 om fastlæggelse af procedurer for gennemførelse af Kommissionens inspektioner på luftfartssikkerhedsområdet (EUT L 23 af 27.1.2010, s. 1).

indeholder bl.a. bestemmelser om, hvilke kvalifikationer og beføjelser Kommissionens inspektører skal have¹¹.

Den metode, der anvendes til at gennemføre inspektionerne, er blevet udviklet i tæt samarbejde med medlemsstaternes luftfartssikkerhedsmyndigheder og er baseret på verifikation af den faktiske gennemførelse af sikkerhedsforanstaltninger.

5.4 Inspektioner, som Kommissionen udfører

Kommissionen havde et aktivt team på otte fuldtidsansatte luftfartssikkerhedsinspektører støttet af en pulje på ca. 80 nationale revisorer udpeget af medlemsstaterne, som opfyldte betingelserne for at deltage i Kommissionens inspektioner.

Inddragelse af nationale revisorer i Kommissionens inspektioner bidrager også til et peerreview-system og gør det muligt at udbrede metoder og bedste praksis på tværs af medlemsstaterne og associerede lande¹².

5.4.1 Inspektion af de kompetente nationale myndigheder

Inspektionerne af de kompetente myndigheder har til formål at kontrollere, om medlemsstaterne har de nødvendige redskaber – herunder et nationalt kvalitetskontrolprogram, retlige beføjelser og tilstrækkelige ressourcer – til at kunne gennemføre EU-lovgivningen om luftfartssikkerhed på forsvarlig vis.

Som led i sin sjette cyklus af inspektioner af kompetente myndigheder gennemførte Kommissionen fem inspektioner i 2024. De medlemsstater, der blev inspiceret i 2024, tilpassede deres nationale luftfartssikkerhedsprogrammer til EU-retten, gav deres relevante myndigheder de nødvendige håndhævelsesbeføjelser til at overvåge og håndhæve alle kravene i forordningen og dens gennemførelsesretsakter, sikrede, at der var et tilstrækkeligt antal revisorer til rådighed til at udføre overvågning af efterlevelsen, og gennemførte de fleste af kravene vedrørende sikkerhedsuddannelse.

Inspektionerne fremhævede imidlertid behovet for en yderligere indsats på følgende områder: ajourføring af nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart i overensstemmelse med lovgivningsændringer og klar fastsættelse af ansvaret for gennemførelse af fælles grundlæggende normer, sikring af fuld tilpasning af lufthavnes, operatørers og enheders sikkerhedsprogrammer til EU-lovgivningen og nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart samt overvågning heraf, standardisering af certificering og fornyet certificering af røntgenoperatører på nationalt niveau, fuld udvikling af cybersikkerhedsrelateret uddannelse, fuld gennemførelse af den metodologi, der kræves til inspektioner, og de elementer, der skal omfattes af rapporteringen af den nationale overvågning af efterlevelsen og opfyldelse af kravene

¹¹ Se artikel 4 og 5.

¹² Se en sammenfatning af alle Kommissionens og EFTA-Tilsynsmyndighedens aktiviteter vedrørende overvågning af efterlevelsen i 2024 i bilag 1.

vedrørende rapporteringsprocessen (f.eks. rettidig indsendelse af rapporter og afslutningsskrivelser). Desuden blev visse opgaver i nogle medlemsstater ikke udført fuldt ud på grund af utilstrækkelig opgavefordeling. Disse omfattede overvågning af lufthavne, luftfartsselskaber og visse enheder med sikkerhedsansvar og deres respektive sikkerhedsprogrammer. Ved udførelsen af inspektioner dækkede myndighederne desuden ikke systematisk hele spektret af direkte forbundne sikkerhedsforanstaltninger eller gennemførte ikke test på alle de krævede områder. Kontroller på stedet i lufthavne viste, at effektiviteten af de nationale overvågningsaktiviteter stadig kunne forbedres yderligere i samtlige inspicerede medlemsstater.

5.4.2 Indledende inspektioner i lufthavne

I 2024 gennemførte Kommissionen 17 indledende lufthavnsinspektioner for at kontrollere, om den kompetente myndighed i tilstrækkelig grad overvåger den faktiske gennemførelse af luftfartssikkerhedsforanstaltningerne og er i stand til hurtigt at opdage og afhjælpe potentielle mangler. Eventuelle mangler, som Kommissionens inspektører har konstateret, skal afhjælpes inden for en fastsat frist. Inspektionsrapporterne udveksles blandt alle medlemsstaterne.

Nu, hvor forordning (EF) nr. 300/2008 har været gennemført i 15 år, afspejler inspektionsresultaterne indsatsen fra de kompetente myndigheders og branchens side. De fleste sikkerhedskrav blev gennemført korrekt. Inspektionerne fremhævede imidlertid områder, hvor der er plads til forbedring med hensyn til effektiv gennemførelse af visse foranstaltninger, f.eks. screening og adgangskontrol til security-beskyttede områder, sikkerhedskontrol af forsyninger samt cybersikkerhed.

5.4.3 Opfølgende inspektioner

I overensstemmelse med artikel 13 i forordning (EU) nr. 72/2010 udfører Kommissionen rutinemæssigt et begrænset antal opfølgende inspektioner. Sådanne inspektioner planlægges, når der er konstateret flere alvorlige mangler under den indledende inspektion, men også ved stikprøver for at kontrollere, at de relevante myndigheder har de nødvendige beføjelser til at kræve afhjælpning af mangler inden for fastsatte tidsfrister. I 2024 blev der gennemført fire opfølgende inspektioner.

5.5 Vurderinger af medlemsstaternes årlige rapporter om kvalitetskontrol

I henhold til punkt 18 i bilaget til forordning (EF) nr. 300/2008 skal medlemsstaterne hvert år forelægge Kommissionen en rapport om de foranstaltninger, de har truffet for at opfylde deres forpligtelser, og om luftfartssikkerhedssituationen i deres lufthavne.

Ud over sine egne regelmæssige inspektioner giver vurderingen af disse rapporter Kommissionen et redskab til nøje at følge gennemførelsen af nationale kvalitetskontrolforanstaltninger. Dette gør det muligt hurtigt at opdage og rette op på mangler i hver enkelt medlemsstat.

Vurderingen omfatter en analyse af den regelmæssige overvågning af lufthavne, luftfartsselskaber og andre enheder med ansvar for luftfartssikkerhed samt den tid, som revisorerne tilbringer på området, omfanget og hyppigheden af en passende blanding af overvågningsaktiviteter, nationale efterlevelseshiveauer, opfølgingsaktiviteter og brug af håndhævelsesbeføjelser.

Kvaliteten af de årlige rapporter og oplysningerne fra medlemsstaterne er fortsat konstant, og der blev opnået yderligere harmonisering i 2024.

Der blev sendt en formel omfattende evaluering til medlemsstaterne, som fremhævede, hvor det var nødvendigt, forslag til, hvordan den nationale indsats kan forbedres eller skræddersys bedre.

5.6 Vurdering af lufthavne i tredjelande

Kommissionen foretager vurderinger i forbindelse med "one-stop security"-ordningerne mellem EU og tredjelande. Formålet er at bekræfte, at gennemførelsen af visse sikkerhedsforanstaltninger fortsat er af samme standard som gennemførelsen af EU's luftfartssikkerhedslovgivning. I 2024 blev der foretaget tre vurderinger i henholdsvis USA, Montenegro og Singapore.

5.7 Artikel 15-sager og retsforfølgning

Er de mangler i gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger, der konstateres i en lufthavn, så alvorlige, at de i væsentlig grad påvirker den generelle sikkerhed inden for civil luftfart i Unionen, tager Kommissionen artikel 15 i forordning (EU) nr. 72/2010 i anvendelse. Det betyder, at de relevante myndigheder i alle medlemsstater advares om situationen, og at flyvninger, der ankommer fra den lufthavn, som er omfattet af artikel 15, behandles som en ankomst fra et tredjeland, hvilket medfører en forpligtelse for de modtagende lufthavne til at gennemføre kompenserende sikkerhedsforanstaltninger med hensyn til ankommende transferpassagerer og deres bagage samt det luftfartøj, de ankom med. Der blev ikke indledt sådanne sager i 2024.

Kommissionen har også mulighed for at indlede traktatbrudssager i overensstemmelse med artikel 258 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, navnlig i tilfælde, hvor der i lang tid ikke har været rettet op på manglerne, eller hvis manglerne gentages. I 2024 blev der ikke indledt sådanne procedurer.

6. MØDER OG ARRANGEMENTER

Den 2. maj 2024 afholdt Kommissionen den anden konference om cybersikkerhed på transportområdet, der omfattede alle transportformer. Ved arrangementet blev der gjort status over udviklingen siden den første konference om cybersikkerhed på transportområdet i 2019 med det formål at identificere de resterende mangler, tilskynde til udveksling af praksis og idéer mellem de forskellige samfund samt imødegå de nye cybersikkerhedstrusler, som transportsektoren står over for.

Kommissionen lancerede undergruppen for cybersikkerhed inden for luftfart i februar 2024 og indledte en struktureret række plenarmøder og særlige taskforcemøder på grundlag af det mandat, der er fastsat af arbejdsgruppen vedrørende cybersikkerhed inden for luftfart. Målet var at fremme samarbejdet mellem myndigheder med ansvar for luftfartssikkerhed, luftfartssikkerhed og cybersikkerhed for at lette tilpasningen og overholdelsen mellem NIS 2-direktivet¹³ og luftfartsspecifikke regler. Desuden blev der arbejdet på at undgå potentielle huller eller overlapninger i cybersikkerhedsforpligtelserne og minimere unødvendige administrative og driftsmæssige byrder.

Kommissionen og USA's Transportation Security Administration (TSA) organiserede det andet topmøde mellem USA og EU om luftfragtsikkerhed i Dublin, Irland, i november 2024. Mødet gav mulighed for at identificere trusler mod og risici forbundet med luftfragt og for i fællesskab at gennemføre begrænsningsstrategier.

For at give medlemsstaterne feedback fra inspektionerne, fremme gennemsigtighed og harmonisere metoder til overvågning af efterlevelsen afholdt Kommissionen et årsmøde for og uddannelse af de nationale AVSEC-inspektører i oktober 2024.

7. INTERNATIONAL DIALOG

7.1 Generelt

Kommissionen bidrog fortsat til den globale luftfartssikkerhed via sit engagement i internationale organer såsom Organisationen for International Luftfart (ICAO), Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) og vigtige handelspartnere i tæt samarbejde med medlemsstaterne for at sikre koordinerede EU-holdninger. Der blev også ført dialoger med visse tredjelande såsom USA, Canada, Australien, Singapore og Det Forenede Kongerige.

7.2 Internationale organer

EU deltog aktivt som observatør i det årlige møde i ICAO's luftfartssikkerhedspanel (AVSECP/35), der fandt sted den fra den 22.-26. april 2024, samt det tredje møde i ICAO's cybersikkerhedspanel (CYSECP/3), der fandt sted den 3.-7. juni 2024.

7.3 Tredjelande

I forbindelse med luftfartssikkerhedsrelationerne til USA tager samarbejdsgruppen mellem EU og USA om transportsikkerhed (TSCG) sigte på at fremme samarbejdet på flere områder af fælles interesse. Den sikrer, at "one stop security"-ordningerne fortsat

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet).

fungerer, og at de respektive ordninger for luftfragt og luftpost i EU og USA anerkendes gensidigt. Det 33. møde i TSCG fandt sted den 10.-11. september 2024.

I henhold til artikel 435 i handelssamarbejdsaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige sikrer samarbejdet om luftfartssikkerhed mellem EU og Det Forenede Kongerige samarbejde om luftfartssikkerhedsspørgsmål, udveksling af oplysninger, drøftelse og udveksling af bedste praksis og udvikling af samarbejdsordninger mellem tekniske eksperter. Det fjerde møde i samarbejdet om luftfartssikkerhed mellem EU og Det Forenede Kongerige fandt sted den 15. maj og det femte møde den 31. oktober 2024.

I overensstemmelse med EU-retten har Kommissionen etableret "one-stop-security"-ordninger for at anerkende sikkerhedsnormer, der anvendes i visse tredjelande eller lufthavne i tredjelande, som værende ækvivalente med EU's normer¹⁴. Drøftelserne om "one-stop security"-ordninger med Japan fortsatte, men forskellene mellem de anvendte ordninger gjorde det p.t. ikke muligt at komme videre. Der blev ikke indgået nye "one-stop security"-ordninger i 2024.

Med hensyn til kapacitetsopbygning videreførtes i 2024 projektet vedrørende civil luftfartssikkerhed i Afrika, Asien og Mellemøsten (CASE II), der finansieres af Europa-Kommissionen med et budget på 8 mio. EUR og gennemføres af ECAC. De aktiviteter, der blev udført af luftfartssikkerhedseksperter, omfattede workshops, webinarer og bilaterale aktiviteter i landet¹⁵. Det overordnede mål med CASE II er at imødegå terrortruslen mod den civile luftfart ved at indgå partnerskaber med stater i de tre regioner for at styrke deres sikkerhedsordninger¹⁶.

¹⁴ EU har "one-stop security"-ordninger med USA, Canada, Singapore, Montenegro, Serbien og Det Forenede Kongerige.

¹⁵ I 2024 blev det største antal aktiviteter gennemført siden lanceringen af projektet. Det var ligeledes de mest forskelligartede. I alt 77 aktiviteter blev gennemført i partnerlandene til gavn for 1 117 deltagere. Dette udgør en stigning fra år til år på 15 % i forhold til det samlede antal aktiviteter, der blev gennemført i 2023, og mere end det dobbelte af antallet af aktiviteter, der blev gennemført i 2022 (35 aktiviteter). Disse aktiviteter bestod af 48 bilaterale uddannelsesaktiviteter, 17 multilaterale uddannelsesaktiviteter, seks mentoraktiviteter, to regionale workshops, en interregional workshop og finansiering af tre APEX i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser. Siden projektets start er der blevet gennemført i alt 208 aktiviteter i og uden for landet. Heraf fandt 177 sted inden for landegrænserne til fordel for 83 partnerlande og ECAC/EU's medlemsstater. Med hensyn til mobilisering af ekspertise blev 30 eksperter stillet til rådighed fra 14 ECAC/EU's medlemsstater for at bidrage til 19 aktiviteter (24 %), og 32 eksperter fra civile luftfartsmyndigheder i 16 partnerlande stillet til rådighed for at bidrage til uddannelsesaktiviteter og workshops. Projektgruppen bød også velkommen til to udstationerede (en fra Marokko og en fra Cameroun).

¹⁶ Partnerlande udvælges ud fra objektive kriterier, såsom et givet lands tilsagn/evne til fuldt ud at drage fordel af de kapacitetsopbygningsaktiviteter, der leveres af projektet, eller fraværet af mulig overlappning med andre initiativer til kapacitetsopbygning, enten bilaterale eller multilaterale.

8. KONKLUSIONER

De luftfragtrelaterede hændelser i juli 2024 viste alvorlige risici for luftfarten. Transportvirksomheder kan være både mål og instrumenter for ondsindede aktører. EU's eksisterende retlige instrumenter har forbedret luftfartssikkerheden, men høje trusselsniveauer kræver midler til hurtig udveksling af oplysninger og reaktion efter behov.

Kommissionen samarbejder med medlemsstaterne om at ændre den eksisterende gennemførelseslovgivning på luftfartssikkerhedsområdet med henblik på udveksling af klassificerede informationer om luftfartssikkerhedsrelaterede hændelser. Den fortsatte indsats for at styrke luftfartssikkerhedsstandarderne vil også omfatte en styrkelse af lovgivningen om luftfartssikkerhed for at muliggøre øjeblikkelige beredskabsforanstaltninger, samtidig med at one-stop-security-området i EU's lufthavne opretholdes.

Sikre luftfartsoperationer i luften og på jorden er en grundlæggende forudsætning for, at kommerciel luftfart kan blomstre. Det optimale reguleringssystem for luftfartssikkerhed kombinerer innovation med stabilitet og løbende opretholdelse af det højeste sikkerhedsniveau. I 2024 fortsatte Kommissionen sit arbejde med at sikre et sådant luftfartssikkerhedssystem og tage nuværende og fremtidige udfordringer op i tæt samarbejde med både reguleringsmyndigheder og interessenter.