

Bryssel den 19 juni 2026
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2026) 229 final
Ärende:	RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET ÅRSRAPPORT 2024 OM GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNING (EG) NR 300/2008 OM GEMENSAMMA SKYDDSREGLER FÖR DEN CIVILA LUFTFARTEN

För delegationerna bifogas dokument – COM(2026) 229 final.

Bilaga: COM(2026) 229 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 18.5.2026
COM(2026) 229 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET
ÅRSRAPPORT 2024 OM GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNING (EG) NR 300/2008
OM GEMENSAMMA SKYDDSREGLER FÖR DEN CIVILA LUFTFARTEN

1. INLEDNING

Enligt artikel 16 i förordning (EG) nr 300/2008¹ ska kommissionen varje år överlämna en rapport till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna om hur förordningen tillämpats och hur den förbättrar luftfartsskyddet.

Under 2024 fortsatte kommissionens avdelningar genomförandet av de åtgärder som presenterades i kommissionens arbetsdokument ”Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking”. Genomförandet av de 14 flaggskeppsåtgärder som fastställs i arbetsdokumentet pågick under hela 2024 tillsammans med medlemsstaterna. Detta arbete inriktades på det nya utgångsscenariot för luftfartsskydd och på att främja innovation i linje med EU:s strategi för luftfartsskydd.

2. HOTHÄNDELSER OCH FRAMTIDA HOTBILD

Kommissionen förde tillsammans med berörda organ en kontinuerlig dialog om, och genomförde regelbunden övervakning av, nya säkerhetshot mot luftfarten, även av hybridkaraktär, med medlemsstaterna och andra berörda parter för att bygga upp kunskapen och kapaciteten att reagera på dessa hot och effektivt hantera riskerna.

2.1 Terrorism och hybridhot

Terrorism och våldsbejakande extremism fortsätter att utgöra ett betydande hot mot Europeiska unionen och dess medlemsstater, framförallt från globala jihadistiska nätverk, samtidigt som den övergripande hotnivån fortfarande är betydande. Interna och externa händelser som destabiliserar samhället har bidragit till intensifierad radikaliserings, ökade spänningar och social polarisering, vilket kan leda till terrorism och våldsbejakande extremism i hela unionen. Terrorister är verksamma över gränserna och utnyttjar ny teknik och tillvägagångssätt. Det är fortfarande mycket oroande och ett stort problem att felaktig information och desinformation sprids på nätet, vilket kan leda till radikalisering. I en miljö som är mer decentraliserad och instabil inspirerar diverse terrorist- och våldsamma extremistaktörer varandra och skapar kopplingar som går bortom ideologi eller grupp tillhörighet.

Konflikterna i Mellanöstern har ökat hotet mot EU:s inre säkerhet och innebär stora risker för mobilisering och radikalisering, vilket skulle kunna aktivera flera nya hotvektorer i hela Europa. Konflikten har i hög grad ökat mängden extremistiskt innehåll på nätet, även terroristpropaganda, antisemitiskt, antimuslimskt och polariserande innehåll.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

Den civila luftfarten är fortfarande ett högprofilerat mål, samtidigt som hot och utmaningar förväntas utvecklas, och med hög sannolikhet för att typerna av tillvägagångssätt blir fler. Insiderhot och inhemsk terrorism är fortsatt ett område som särskilt uppmärksammas. Konfliktområden kommer även fortsättningsvis att ge terrorister en miljö som ger dem möjlighet att skaffa sig mer sofistikerad utrustning av militär kvalitet.

Även om Ryska federationens anfallskrig mot Ukraina hittills har haft en begränsad inverkan på terroristhotet och den våldsamma extremismen i EU har det lett till ett ökat hybridhot mot EU:s inre säkerhet. Detta i form av ökad desinformation, cyberattacker, försök att använda migration för egna syften samt sabotage mot kritisk infrastruktur, inbegripet säkerhet avseende flygfrakt.

2.2 Säkerhetsincidenter avseende flygfrakt

Med början i juli 2024 ägde flera olagliga handlingar rum i den säkra leveranskedjan för flygfrakt och flygpost i Europa. Vid dessa incidenter användes improviserade brandbomber (IID). Händelserna ledde till insatser från både statligt håll och från branschen, på EU-nivå och internationell nivå, för att diskutera sårbarheter och lösningar för ökad motståndskraft. Kommissionen har tillsammans med medlemsstaterna och berörda parter inom branschen tagit fram en uppsättning förebyggande åtgärder som bidrar till att motverka det tillvägagångssätt som använts och för att stärka leveranskedjan för flygfrakt.

2.3 Cybersäkerhet

I takt med att den civila luftfarten blir alltmer sammanlänkad och digitaliserad utgör cyberhot ökande risker för luftfartsskyddet, luftfartssäkerheten samt dess effektivitet. Cyberattacker mot transportsektorn kan få katastrofala konsekvenser och leda till betydande ekonomiska störningar. Under 2024 rapporterades fler än 8 500 cyberattacker som världen över påverkade olika berörda parter inom luftfarten. De vanligaste metoderna för att utföra cyberattacker var bedrägliga webbplatser, nätfiske och sabotageprogram samt överbelastningsattacker (Distributed Denial of Service - DDoS). De främsta målen var lufrummets användare, flygplatser, leverantörer av flygtrafiktjänster och deras leveranskedja².

Motiven bakom cyberattackerna varierar, men ekonomisk vinning är det vanligaste motivet, medan andra aktörer är ideologiskt drivna eller agerar på uppdrag av fientliga statliga aktörer.

I denna komplexa miljö har insatserna inriktats på ett snart och effektivt genomförande av befintliga lagstiftningsinitiativ och på att se till att de kan tillämpas fullt ut och konsekvent.

² Eurocontrol/EATM-CERT:s rapport från 2025 om cyberfrågor inom luftfarten.

3. RISKBEDÖMNINGAR

3.1 Drönare

Som framgår av drönarstrategin 2.0³ åtog sig kommissionen att överväga om det var nödvändigt att ändra reglerna för luftfartsskydd för att luftfartsmyndigheter och flygplatserna skulle öka sin motståndskraft mot de risker som icke-samarbetsvilliga och obehöriga drönare utgör.

Kommissionens avdelningar genomförde en särskild riskbedömning, som slutfördes under första kvartalet 2024, av den risk som icke-samarbetsvilliga och obehöriga obemannade luftfartyg utgör för den civila luftfarten och flygplatsanläggningar. Riskbedömningen omfattade främst det hot som användningen av obemannade luftfartyg för terrorismändamål utgör. Hybridsценарier som involverar statliga aktörer beaktades inte.

I slutresultatet påpekades att den civila luftfartens och flygplatsanläggningarnas riskexponering mot avsiktliga attacker som begås av terrorister som utnyttjar kapaciteten hos obemannade luftfartyg vid den tidpunkten inte var betydande. Till följd av detta behövdes ingen översyn av de befintliga reglerna för luftfartsskydd mot bakgrund av den kvarstående risken.

3.2 Konfliktområden

Inom ramen för EU:s varningssystem för konfliktområden fortsatte gemensamma riskbedömningar att genomföras kvartalsvis under 2024 under ledning av EU:s integrerade arbetsgrupp för riskbedömning av luftfartsskyddet, med deltagande av EU:s medlemsstater, EU:s underrättelse- och lägescentral (EU Intcen) vid Europeiska utrikestjänsten, och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa). Syftet med är att i god tid kunna utbyta information om bedömningen av risker för EU:s civila luftfart som har samband med konfliktområden för att stödja riskreducerande åtgärder. I brådskande fall anordnas extraordinära möten.

Gruppen höll fyra kvartalsmöten under 2024 och sju brådskande oplanerade möten, framförallt om konflikten i Mellanöstern och dess inverkan på EU:s civila luftfart. Detta ledde till offentliggörandet av tre informationsbulletiner om konfliktområden (CZIB), tillbakadragandet av två CZIB samt förlängning av giltighetstiden för elva befintliga CZIB⁴.

³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén - En drönarstrategi 2.0 för ett smart och hållbart ekosystem för obemannade luftfartyg i Europa, COM(2022) 652 final.

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

Den integrerade processen för riskbedömning av luftfartsskyddet i EU utgör också en riskbedömningsresurs och understöder beslutsprocessen (riskreducering) vad gäller standarder för fraktsäkerhet i luftfarten och luftfartsskydd.

4. LAGSTIFTNINGSRAM OCH KOMPLETTERANDE VERKTYG

4.1 Lagstiftningsram

Den civila luftfarten fortsätter att vara en attraktiv måltavla för fientliga aktörer, 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.

Genomförandeförordning (EU) 2015/1998 ändrades i maj 2024 genom genomförandeförordning (EU) 2024/1255⁵. Genom den senare infördes ändringar för att ta itu med den föränderliga hot- och riskbilden samt den senaste tekniska utvecklingen. Genom ändringarna infördes ett system för godkännande och tillsyn av åkerier som i många fall säkerställer marktransport av säker flygfrakt och flygpost på uppdrag av säkerhetsgodkända speditörer och kända avsändare. En flygplats⁶ lades också till i förteckningen över tredjeländer som tillämpar säkerhetsstandarder som är likvärdiga med de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd. En andra ändring av genomförandeförordning (EU) 2015/1998 antogs i juli 2024 genom genomförandeförordning (EU) 2024/2108⁷ som tillfälligt återinförde en lägre volymgräns för säkerhetskontroll av vätskor, aerosoler och geléer med hjälp av EDSCB-utrustning (Explosive Detection Systems for Cabin Baggage) som uppfyller standard C3, och efterlyste en förbättring av de detekteringsalgoritmer som används för denna teknik.

4.2 Unionens databas om säkerhet i leveranskedjan

Unionens databas⁸ om säkerhet i leveranskedjan utgör det enda lagliga verktyget som säkerhetsgodkända speditörer ska använda för rådfrågning när de tar emot sändningar från andra säkerhetsgodkända speditörer eller från en känd avsändare. Den databasen innehåller också en förteckning över godkänd säkerhetsutrustning för civil luftfart med EU-stämpel.

I slutet av 2024 innehöll databasen cirka 37 000 säkerhetsgodkända speditörer, kända avsändare, kända leverantörer av förnödenheter till flygplatsen, oberoende validerare, lufttrafikföretag som är godkända för transport av frakt och post till unionen från tredjeländers flygplatser, säkerhetsgodkända leverantörer samt säkerhetsgodkända

⁵ Se närmare uppgifter i bilaga 2.

⁶ Svalbards flygplats i Konungariket Norge.

⁷ Se närmare uppgifter i bilaga 2.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

speditörer och kända avsändare från tredjeland, säkerhetsutrustning, flygplatser och användare. Dess tillgänglighetsgrad var 99,99 %, vilket innebär att den var otillgänglig i mindre än 30 minuter under 2024.

4.3 PLACI (förhandsinformation om frakt före lastning)

Ekonomiska aktörer som ansvarar för att föra in försändelser till unionens tullområde (som destination eller transitplats) från tredjeländer med flyg måste skicka förhandsinformation om gods elektroniskt till EU:s tullmyndighet. Dessa uppgifter analyseras med hänsyn till skyddet av den civila luftfarten vid det första införselstället i EU av tullmyndigheterna med hjälp av det nya importkontrollsystemet (ICS2).

Resultatet av den riskanalys som baseras på PLACI kan föranleda att särskilda riskreducerande åtgärder för luftfartsskydd vidtas, inklusive möjliga instruktioner eller meddelanden om lastningsförbud. Dessa måste tillämpas av ekonomiska aktörer som ingår i leveranskedjan till unionen innan försändelsen lastas ombord på ett flyg till EU.

Under 2024 registrerades omkring 141 miljoner PLACI-uppgifter. Dessa ledde till att omkring 1 400 begäranden om säkerhetskontroll (RFS) utfärdades, men det fanns inga begäranden om lastningsförbud (DNL). De flesta av dessa gällde expressförsändelser, följt av postfrakt och allmän flygfrakt.

5. INSPEKTIONER OCH ANDRA ÅTGÄRDER FÖR ÖVERVAKNING AV EFTERLEVNADEN

5.1 Allmänt

Förordning (EG) nr 300/2008 syftar till att skydda personer och gods genom att förhindra olagliga handlingar riktade mot civil luftfart. Enligt den förordningen ska medlemsstaterna regelbundet övervaka att flygplatser, lufttrafikföretag och andra verksamhetsutövare tillämpar de gemensamma grundläggande standarderna för luftfartsskydd och säkerställa att brister upptäcks och åtgärdas snarast möjligt, medan den roll som lagstiftaren ger kommissionen är att övervaka att medlemsstaterna i EU/EES⁹ genomför detta rättsliga krav på ett effektivt sätt.

Enligt artikel 15 i förordning (EG) nr 300/2008 ska kommissionen utföra inspektioner och vid behov lämna rekommendationer om förbättring av luftfartsskyddet. För att uppfylla detta övervakningsmål omfattar kommissionens tillsynssystem medlemsstaternas verksamhet i fråga om att inrätta, underhålla och tillämpa ett effektivt nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart och ett effektivt nationellt program för kvalitetskontroll för civil luftfart.

⁹ Europeiska ekonomiska samarbetsområdet: De 27 EU-medlemsstaterna samt Norge, Island och Schweiz. Eftas övervakningsmyndighet (ESA) ansvarar för att genomföra inspektioner av luftfartsskyddet i Norge och Island. Kommissionen genomför inspektioner av luftfartsskyddet i Schweiz på grundval av ett bilateralt avtal.

I detta syfte driver kommissionen ett system för övervakning av efterlevnaden på två nivåer: kommissionens egna inspektioner samt bedömning av medlemsstaternas egna årliga rapporter om nationella övervakningsåtgärder.

Sedan 2010 har den grad av efterlevnad som konstaterats vid kommissionens inspektioner legat stabilt runt 80 %. Ett effektivt genomförande av vissa åtgärder ger dock utrymme för förbättringar och kräver fortsatta insatser från berörda parter inom industrin, berörda myndigheter och kommissionen.

5.2 Inspektionernas frekvens och omfattning

Kommissionen utför inspektioner av medlemsstaternas luftfartsskyddsmyndigheter (de berörda myndigheterna, enligt definitionen i artikel 9 i förordning (EG) nr 300/2008) och av flygplatser, operatörer och verksamhetsutövare som tillämpar standarder för luftfartsskydd.

Inspektionernas antal, frekvens och omfattning fastställs i generaldirektoratet för transport och rörlighets (GD MOVE) strategi för övervakning av tillämpningen av standarderna för luftfartsskyddet i EU. Denna grundar sig på nivån av luftfartsverksamhet i respektive medlemsstat, ett representativt urval av typen av flygplatsverksamhet, graden av efterlevnad av genomförandet 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.

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 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 passagerarvolym i alla medlemsstater. De inspektioner som kommissionen utför vid de utvalda flygplatserna ger en stark indikation om den övergripande efterlevnadsgraden i respektive medlemsstat.

5.3 Förfaranden och metoder för inspektioner

I kommissionens förordning (EU) nr 72/2010¹⁰ fastställs förfaranden för utförandet av kommissionens inspektioner på luftfartsskyddsområdet. Den innehåller bland annat

¹⁰ Kommissionens förordning (EU) nr 72/2010 av den 26 januari 2010 om fastställande av förfaranden för utförandet av kommissionens inspektioner på luftfartsskyddsområdet (EUT L 23, 27.1.2010, s. 1).

bestämmelser om kompetenskrav för kommissionens inspektörer och deras befogenheter¹¹.

Det tillvägagångssätt som används för dessa inspektioner har utvecklats i nära samarbete med medlemsstaternas luftfartsskyddsmyndigheter och bygger på en kontroll av hur skyddsåtgärderna faktiskt tillämpas.

5.4 Inspektioner som utförts av kommissionen

Kommissionen hade en aktiv grupp med åtta heltidsinspektörer för luftfartsskydd, med stöd av en grupp med omkring 80 nationella revisorer som utsetts av medlemsstaterna och som är kvalificerade att delta i kommissionens inspektioner.

Att engagera nationella revisorer i kommissionens inspektioner bidrar också till ett system för inbördes utvärdering och möjliggör spridning av metoder och bästa praxis mellan medlemsstaterna och associerade länder¹².

5.4.1 Inspektion av nationella berörda myndigheter

Syftet med inspektionerna av de berörda myndigheterna är att kontrollera om medlemsstaterna har de verktyg som krävs – däribland nationella program för kvalitetskontroll, rättsliga befogenheter och tillräckliga resurser – för att kunna tillämpa EU:s lagstiftning om luftfartsskydd på ett tillfredsställande sätt.

Som en del av den sjätte cykeln med inspektioner av behöriga myndigheter genomförde kommissionen fem inspektioner under 2024. De medlemsstater som inspekterades 2024 anpassade sina nationella program för luftfartsskydd till EU:s lagstiftning, gav sina berörda myndigheter nödvändiga tillsynsbefogenheter för att övervaka och genomdriva samtliga krav i förordningen och dess genomförandeakter, säkerställde att ett tillräckligt antal revisorer fanns tillgängliga för att utföra åtgärder för övervakning av efterlevnaden och genomförde större delen av kraven avseende utbildning i luftfartsskydd.

Inspektionerna belyste dock behovet av ytterligare insatser för att hålla nationella program för luftfartsskydd uppdaterade i linje med ändringar av lagstiftningen och tydligt definiera vem som ansvarar för genomförandet av de gemensamma grundläggande standarderna, fullständigt anpassa flygplatsers, operatörers och verksamhetsutövers säkerhetsprogram till unionslagstiftningen och nationella program för luftfartsskydd samt övervaka dem, standardisera certifiering och omcertifiering av operatörer av röntgenutrustning på nationell nivå, genomföra en fullständig utveckling av utbildning på cybersäkerhetsområdet, helt och hållet genomföra den metod som krävs för inspektioner och de delar som ska ingå i rapporteringen om den nationella övervakningen av efterlevnaden och uppfyllandet av

¹¹ Se artiklarna 4 och 5.

¹² Se bilaga 1 för en sammanfattning av alla åtgärder för övervakning av efterlevnaden som genomfördes av kommissionen och ESA under 2024.

kraven som rör rapporteringsprocessen (såsom inlämnande i tid av rapporter och brev om avslutade inspektioner, osv.). I vissa medlemsstater utfördes dessutom inte vissa uppgifter fullt ut på grund av bristfällig fördelning av uppgifterna. Det rörde sig till exempel om övervakning av flygplatser, lufttrafikföretag och vissa verksamhetsutövare med säkerhetsansvar och deras säkerhetsprogram. När myndigheterna utförde inspektioner täckte de dessutom inte systematiskt alla direkt kopplade säkerhetsåtgärder, eller genomförde inte tester på alla nödvändiga områden. Kontroller på plats vid flygplatser visade att den nationella övervakningsverksamheten skulle kunna effektiviseras ytterligare i alla inspekterade medlemsstater.

5.4.2 Inledande inspektioner vid flygplatser

Under 2024 genomförde kommissionen 17 inledande flygplatsinspektioner i syfte 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. Eventuella brister som kommissionens inspektörer upptäcker måste åtgärdas inom en fastställd tidsram. Inspektionsrapporterna sprids till samtliga medlemsstater.

Inspektionsresultaten efter femton års genomförande av förordning (EG) nr 300/2008 återspeglar de ansträngningar som berörda myndigheter och branschen har gjort. De flesta säkerhetskrav genomfördes korrekt. Inspektionerna visade dock att det finns utrymme för förbättringar när det gäller ett effektivt genomförande av vissa åtgärder, till exempel när det gäller säkerhetskontroll och tillträdeskontroll till behörighetsområden, säkerhetskontroller av förnödenheter samt i fråga om cybersäkerhet.

5.4.3 Uppföljningsinspektioner

I enlighet med artikel 13 i förordning (EU) nr 72/2010 genomför kommissionen rutinmässigt ett begränsat antal uppföljningsinspektioner. Sådana inspektioner planeras in om flera allvarliga brister har fastställts vid den inledande inspektionen, men görs även slumpvis för att kontrollera att berörda myndigheter har nödvändiga befogenheter för att kunna kräva att en identifierad brist ska åtgärdas inom fastställda tidsramar. Under 2024 genomfördes fyra uppföljningsinspektioner.

5.5 Bedömningar av medlemsstaternas årliga rapporter om kvalitetskontroll

Enligt punkt 18 i bilagan till förordning (EG) nr 300/2008 ska medlemsstaterna en gång per år rapportera till kommissionen om vilka åtgärder som vidtagits för att de ska fullgöra skyldigheterna och om luftfartsskyddet på flygplatserna.

Bedömningen av dessa rapporter utgör tillsammans med kommissionens regelbundna inspektioner ett verktyg med hjälp av vilket kommissionen nära kan följa

genomförandet av nationella åtgärder för kvalitetskontroll. Detta gör i sin tur att medlemsstaterna snabbt kan upptäcka och åtgärda brister.

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

Kvaliteten på medlemsstaternas årsrapporter och information förblir konstant och ytterligare harmonisering uppnåddes under 2024.

En formell omfattande utvärdering skickades till medlemsstaterna och framhävde, där detta behövdes, förslag på hur de nationella insatserna kan förbättras eller anpassas bättre.

5.6 Bedömningar av flygplatser i tredjeländer

Bedömningar genomförs av kommissionen inom ramen för arrangemang för en enda säkerhetskontroll mellan EU och tredjeländer. Syftet är att bekräfta att genomförandet av vissa säkerhetsåtgärder fortsatt uppfyller kraven för genomförande av EU:s lagstiftning om luftfartsskydd. Under 2024 gjordes tre bedömningar i Förenta staterna, Montenegro respektive Singapore.

5.7 Artikel 15-ärenden och rättsliga åtgärder

Om de brister i genomförandet av skyddsåtgärder som upptäcks på en flygplats är 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 förordning (EU) nr 72/2010. Detta innebär att de berörda myndigheterna i alla medlemsstater uppmärksammas på situationen och att flygningar som anländer från den flygplats som omfattas av artikel 15 ska betraktas som ankommande från ett tredjeland, vilket innebär att de mottagande flygplatserna är skyldiga att vidta kompenserande säkerhetsåtgärder för ankommande transferpassagerare och deras bagage samt det luftfartyg de anlant med. Inget sådant ärende inleddes 2024.

Kommissionen har också möjlighet att inleda överträdelseförfaranden i enlighet med artikel 258 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt i ärenden där bristerna inte rättas till under lång tid eller återkommer. Inga sådana förfaranden inleddes 2024.

6. MÖTEN OCH EVENEMANG

Kommissionen anordnade den andra konferensen om cybersäkerhet inom transportsektorn, som omfattade alla transportsätt, den 2 maj 2024. Vid evenemanget utvärderades utvecklingen sedan den första konferensen om cybersäkerhet inom transportsektorn 2019. Syftet var att identifiera återstående luckor, uppmuntra ett utbyte

av praxis och idéer mellan olika gemenskaper samt ta itu med de mångfacetterade cybersäkerhetshot som transportsektorn står inför.

Kommissionen inrättade undergruppen för cybersäkerhet inom luftfarten i februari 2024 och inledde en strukturerad serie plenarmöten och särskilda arbetsgruppsmöten, med utgångspunkt i det mandat som fastställts av arbetsgruppen för cybersäkerhet inom luftfarten. Målet var att främja samarbete mellan myndigheter för luftfartssäkerhet, luftfartsskydd och cybersäkerhet för att underlätta anpassning och efterlevnad mellan NIS 2-direktivet¹³ och luftfartsspecifika regler. Dessutom försökte man undvika potentiella luckor eller överlappningar i fråga om cybersäkerhetsskyldigheter samt minimera onödiga administrativa och operativa bördor.

Kommissionen och amerikanska transportsäkerhetsmyndigheten (TSA) anordnade det andra toppmötet om flygfraktsäkerhet mellan USA och EU i Dublin, Irland, i november 2024. Evenemanget gav möjlighet att identifiera hot och risker kopplade till flygfrakt och att gemensamt genomföra strategier för riskreducering.

Kommissionen anordnade ett årligt möte med och utbildning av AVSEC:s nationella inspektörer i oktober 2024 för att ge medlemsstaterna återkoppling från inspektioner, främja transparens och harmonisera metoderna för övervakning av efterlevnaden.

7. INTERNATIONELL DIALOG

7.1 Allmänt

Kommissionen fortsatte att bidra till det globala luftfartsskyddet genom att samarbeta med internationella organ, såsom Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), Europeiska civila luftfartskonferensen (ECAC) och viktiga handelspartner och med medlemsstaterna för att säkerställa samordnade ståndpunkter från EU:s sida. Dialoger hölls också med vissa tredjeländer, t.ex. Förenta staterna, Kanada, Australien, Singapore och Förenade kungariket.

7.2 Internationella organ

EU deltog aktivt som observatör vid det årliga mötet för Icaos luftfartsskyddspanel (AVSECP/35) som ägde rum den 22–26 april 2024 samt vid det tredje mötet i Icaos cybersäkerhetspanel (CYSECP/3) som ägde rum den 3–7 juni 2024.

¹³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 av den 14 december 2022 om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen, om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 och direktiv (EU) 2018/1972 och om upphävande av direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet).

7.3 Tredjeländer

Vad gäller förbindelserna med Förenta staterna inom luftfartsskydd syftar samarbetsgruppen för transportsäkerhet mellan EU och Förenta staterna till att främja samarbete på ett antal områden av ömsesidigt intresse. Den säkerställer att arrangemangen för en enda säkerhetskontroll och det ömsesidiga erkännandet av EU:s och Förenta staternas respektive system för lufttransport av gods och post fortsätter att fungera väl. Det 33:e mötet i samarbetsgruppen för transportsäkerhet mellan EU och Förenta staterna ägde rum den 10–11 september 2024.

I enlighet med artikel 435 i handelsavtalet mellan EU och Förenade kungariket säkerställer samarbetet om luftfartsskydd mellan EU och Förenade kungariket samarbete i luftfartsskyddsfrågor, informationsutbyte, diskussion och utbyte av bästa praxis samt utveckling av samsarbetsarrangemang mellan tekniska experter. Det fjärde mötet i samarbetet om luftfartsskydd mellan EU och Förenade kungariket ägde rum den 15:e maj 2024 och det femte mötet ägde rum den 31:a oktober 2024.

I enlighet med EU-rätten har kommissionen upprättat arrangemang för en enda säkerhetskontroll som erkänner säkerhetsstandarder som tillämpas i vissa tredjeländer, eller på flygplatser i tredjeländer, som likvärdiga med EU-standarder¹⁴. Diskussionerna om en enda säkerhetskontroll med Japan fortsatte, men skillnaderna mellan de system som tillämpas gjorde det för närvarande inte möjligt att gå vidare med en enda säkerhetskontroll. Några nya arrangemang för en enda säkerhetskontroll ingicks inte 2024.

När det gäller kapacitetsuppbyggnad fortsatte under 2024 projektet för skydd av civil luftfart i Afrika, Asien och Mellanöstern (Case-II), som finansieras av Europeiska kommissionen med en budget på 8 miljoner euro och genomförs av ECAC. Verksamhet som utförts av experter på luftfartsskydd omfattade workshoppar, webbseminarier och bilateral verksamhet inom landet¹⁵. Det övergripande målet för Case-II är att motverka

¹⁴ EU har arrangemang för en enda säkerhetskontroll med Förenta staterna, Kanada, Singapore, Montenegro, Serbien och Förenade kungariket.

¹⁵ Under 2024 genomfördes det största antalet insatser, med den högsta mångfalden, sedan projektet inleddes. Totalt genomfördes 77 insatser för partnerstaterna med 1 117 deltagare inblandade. Detta motsvarar en årlig ökning på 15 % jämfört med det totala antalet insatser som genomfördes under 2023 och mer än dubbelt så många som under 2022 (35 insatser). Insatserna bestod av 48 bilaterala utbildningsaktiviteter, 17 multilaterala utbildningsaktiviteter, sex mentorsaktiviteter, två regionala workshoppar, en interregional workshop och finansiering av tre APEX i säkerhetsöversyner. Totalt har 208 aktiviteter inom landet och på distans genomförts sedan projektet inleddes. Av detta totala antal genomfördes 177 inom landet till förmån för 83 partnerstater och ECAC/EU-medlemsstater. När det gäller mobilisering av expertis har 30 experter skickats ut från 14 ECAC/EU-medlemsstater för att bidra till 19 aktiviteter (24 %), och 32 experter från 16 civila luftfartsmyndigheter i partnerstater skickades ut för att bidra till utbildningsaktiviteter och workshoppar. Projektgruppen välkomnade också två utstationerade (en från Marocko och en från Kamerun).

hotet om terrorism mot den civila luftfarten genom att samarbeta med stater i de tre regionerna för att stärka deras luftfartsskyddssystem.¹⁶

8. SLUTSATSER

Flygfraktincidenterna i juli 2024 belyste de allvarliga riskerna för luftfarten. Transportföretag kan vara både måltavlor och instrument för fientliga aktörer. EU:s befintliga rättsliga instrument har förbättrat luftfartsskyddet, men höga hotnivåer gör att det vid behov behövs resurser för snabbt utbyte av information och snabba svar.

Kommissionen samarbetar med medlemsstaterna för att ändra befintlig genomförandelagstiftning på luftfartsskyddsområdet för utbyte av säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter om incidenter som rör luftfartsskydd. De kontinuerliga insatserna för att stärka standarderna för luftfartsskydd kommer också att omfatta en förstärkning av lagstiftningen om luftfartsskydd för att möjliggöra omedelbara motåtgärder samtidigt som säkerhetsområdet med en enda säkerhetskontroll på EU:s flygplatser bibehålls.

Att säkerställa säker mark- och luftverksamhet inom luftfart är en grundläggande förutsättning för att kommersiell luftfart ska kunna frodas. Det optimala regleringssystemet för luftfartsskydd kombinerar innovation med stabilitet och upprätthåller alltid högsta säkerhetsnivå. Under 2024 fortsatte kommissionen sitt arbete för att säkerställa ett sådant system för luftfartsskydd, samtidigt som den beaktade nuvarande och framtida utmaningar, i nära samarbete med både tillsynsmyndigheter och berörda parter.

¹⁶ Partnerstaterna väljs ut på grundval av objektiva kriterier, såsom en viss stats åtagande/förmåga att fullt ut dra nytta av de insatser för kapacitetsuppbyggnad som genomförs genom projektet, eller avsaknaden av eventuell överlappning med andra kapacitetsuppbyggande initiativ, antingen bilaterala eller multilaterala sådana.