

Bruxelles, den 13. juli 2026
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	13. juli 2026
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2026) 361 final
Vedr.:	RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET ÅRLIG RAPPORT FOR 2025 OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF) NR. 300/2008 OM FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED INDEN FOR CIVIL LUFTFART

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2026) 361 final.

Bilag: COM(2026) 361 final



Bruxelles, den 13.7.2026
COM(2026) 361 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**ÅRLIG RAPPORT FOR 2025 OM GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EF)
NR. 300/2008 OM FÆLLES BESTEMMELSER OM SIKKERHED INDEN FOR
CIVIL LUFTFART**

1. Indledning

I henhold til artikel 16 i Europa-Parlamentets og Rådets 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 2025 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" (SWD (2023) 37 final), med fokus på innovation, teknologi og et nyt grundniveau for luftfartssikkerhed.

2. TRUSSELSBEGIVENHEDER OG FREMTIDSUDSIGTER

Kommissionen gjorde sammen med de relevante agenturer og i samarbejde med medlemsstaterne og andre interessenter en vedvarende indsats for at overvåge og imødegå sikkerhedstrusler mod luftfartssektoren, herunder trusler af hybrid karakter. Formålet med denne indsats var at sikre en effektiv risikostyring. Med henblik herpå udarbejdede Kommissionen i 2025 et forslag til en lovgivningsændring med henblik på at indføre en mere effektiv mekanisme for udveksling af oplysninger om luftfartssikkerhedshændelser.

2.1 Terrorisme og hybride trusler

Terrortruslen mod Den Europæiske Union og dens medlemsstater er fortsat vedvarende, under udvikling og stadig mere kompleks og kendetegnet ved decentralisering, ideologisk diversificering og en stærk afhængighed af digitale økosystemer. Jihadistiske netværk udgør fortsat den mest dødelige trussel, og deres udvikling er tæt påvirket af de igangværende konflikter i Mellemøsten. Samtidig har destabiliserende interne og eksterne begivenheder bidraget til intensiveret radikaliserings, øgede spændinger og social polarisering, hvilket potentielt kan føre til terrorisme og voldelig ekstremisme i hele Unionen. Digitale platforme spiller en central rolle, idet de muliggør radikalisering og rekruttering samt spredning af propaganda. I et miljø, der er mere decentraliseret og ustabilt, får udsprede terroraktører og voldelige ekstremistiske aktører kontakt til hinanden og inspirerer hinanden ud over deres ideologi eller tilhørsforhold til bestemte grupper.

Indflydelsen fra konflikterne i Mellemøsten har også bredt sig til området for hybride trusler gennem udnyttelsen af konfliktnarrativer i desinformationskampagner og bestræbelser på at skabe onlinepolarisering.

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

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.

2.2 Cybersikkerhed

2.2.1 Generelt

Der blev i 2025 rapporteret om omkring 9200 cyberhændelser, som berørte alle kategorier af luftfartsinteressenter på verdensplan². Disse hændelser omfattede bl.a. ransomwarehændelser, databrud, kompromittering af forsyningskæder, hacktivistdrevne aktiviteter og offentliggørelse af datalækager rettet mod luftfartsselskaber samt lufthavne og luftfartstjenesteudøvere. I 2025 forekom der flere hændelser med væsentlig indvirkning på luftfartens forsyningskæde, navnlig angrebet på Collins Aerospace's MUSE-system, som berørte flere større lufthavne³ i Europa.

Selv om cyberkriminalitet fortsat er den største trussel, er den geopolitiske dimension af cybertrusler blevet stadig mere fremtrædende. De igangværende konflikter i Ukraine og Mellemøsten har fortsat givet næring til hacktivistiske aktiviteter, idet DDoS-angreb i uforholdsmæssig høj grad har været rettet mod lufthavne på grund af deres symbolske synlighed. Det er også blevet stadig mere tydeligt, at cybertrusselsaktører anvender kunstig intelligens.

For at støtte en sammenhængende og harmoniseret gennemførelse af EU's cybersikkerhedsramme på luftfartsområdet var indsatsen i 2025 rettet mod størst mulig overensstemmelse mellem horisontale og sektorspecifikke regler. Dette med henblik på at øge effektiviteten, undgå dobbeltarbejde og mindske byrden for operatører og myndigheder.

Den undergruppe om cybersikkerhed inden for luftfart, der blev nedsat i februar 2024, færdiggjorde i 2025 et ikkebindende referencedokument, som blev valideret af NIS-

² EUROCONTROL/EATM-CERT 2026-rapport om cybersikkerhed inden for luftfart.

³ Som følge heraf måtte disse lufthavne ty til manuel behandling, hvilket medførte lange køer, forsinkelser og aflysninger. Hændelsen viser, hvordan kritiske it-systemer inden for luftfart kan rammes af omfattende udfald med hurtige afsmittende virkninger på tværs af Europas flynetværk.

samarbejdsgruppen, for at støtte en sammenhængende og harmoniseret gennemførelse af EU's cybersikkerhedsramme på luftfartsområdet.

2.2.2 Risikovurdering af detektionsudstyr

I samarbejde med medlemsstaternes luftfartssikkerheds- og toldmyndigheder foretog Kommissionen en risikovurdering af detektionsudstyr, herunder udstyr til sikkerhedskontrol inden for luftfart, i medfør af artikel 22 i NIS 2-direktivet. Risikovurderingen omfattede detektionsudstyr, der anvender software og/eller er forbundet med IKT-systemer, og som anvendes hos toldmyndigheder, grænsemyndigheder, lufthavne, havne og grænsekontrolsteder.

Resultaterne peger på fragmenteret national praksis, stor afhængighed af leverandører uden for EU og betydelige sårbarheder i forbindelse med fjernvedligeholdelse og fraværet af harmoniserede sikkerhedsprotokoller. Vurderingen identificerer 13 risikoscenarier, hvoraf de største risici er for stor afhængighed af en eller et begrænset antal producenter (leverandørbinding, højrisikoleverandører), autoriseret/uautoriseret adgang under vedligeholdelse eller installation (herunder fjernadgang) samt malware, der kompromitterer udstyr, dataintegritet og tilsluttede systemer. Risiciene øges i sammenkoblede miljøer (lufthavne, havne, EU's tolldatacenter).

2.3 Droner

Droner er ved at omforme fremtiden for EU's økonomi og samfund med vidtrækkende konsekvenser for transport, handel og tjenesteydelser. Efterhånden som antallet stiger, og deres teknologiske kapaciteter udvikles, herunder forbedringer af hastighed, manøvreduktighed, rækkevidde, nyttelastkapacitet og sensorpræcision samt integrationen af kunstig intelligens, er det vigtigt at erkende det potentiale, der er forbundet med, at de kan misbruges. For at kunne udnytte fordelene ved droner og deres legitime og lovlige anvendelser er det derfor afgørende at håndtere de trusler, som de udgør i form af ulovlige, uregelmæssige eller ondsindede aktiviteter, og at begrænse disse risici.

Forekomsten af hændelser med droner af ukendt oprindelse i nærheden af infrastruktur, herunder lufthavne, udgør en særlig udfordring for EU's beredskab og evne til at forebygge fremtidige hændelser⁴. Tilstedeværelsen af droner i nærheden af følsomme områder giver også anledning til bekymring for spionage og øger dermed sikkerhedsspændingen. Som reaktion herpå har Kommissionen i 2025 været i færd med at udarbejde en handlingsplan om dronesikkerhed og modforanstaltninger mod droner med henblik på at styrke tilgangen baseret på at forebygge, opdage og reagere for at

⁴ I 2025 blev der f.eks. rapporteret om midlertidig indstilling af flyoperationer som følge af droner i København, München, Berlin og Bruxelles.

begrænse de trusler, som droner udgør, og styrke Unionens beredskab til at reagere på hændelser.

3. RISIKOVURDERINGER

3.1 Konflikttramte områder

I forbindelse med varslingsystemet for risikovurdering af konflikttramte områder fortsatte de regelmæssige kvartalsvise risikovurderinger under ledelse af den integrerede EU-gruppe for risikovurdering af luftfartssikkerheden, som omfatter EU-medlemsstaterne, EU's Efterretnings- og Situationscenter (EU INTCEN) og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). Formålet med systemet er at gøre det muligt rettidigt at udveksle risikovurderinger vedrørende konfliktområder, der påvirker EU's civile luftfart, og dermed muliggøre en effektiv risikobegrænsning. Der indkaldes til ad hoc-møder efter behov for at behandle presserende spørgsmål.

Gruppen afholdt fire kvartalsmøder i 2025 og fem ad hoc-hastemøder. Der blev afholdt fire forberedende møder med EU-luftfartsselskaber og luftfartssammenslutninger. Dette førte til udstedelse af to nye informationstidender fra EASA om konfliktområder (CZIB'er), tilbagetrækning af fire CZIB'er samt ajourføring af de resterende⁵.

Den integrerede EU-proces for risikovurdering af luftfartssikkerheden omfattede også risikovurderingskapacitet og understøttede beslutningsprocessen (risikobegrænsning) inden for luftfragtsikkerhed og luftfartssikkerhedsnormer.

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 2025 ved gennemførelsesforordning (EU) 2025/920⁶. Sidstnævnte indførte ændringer, der styrker de detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer på området luftfragt- og luftpostsikkerhed med henblik på at øge modstandsdygtigheden og sikre en tilstrækkelig afbødning af nye trusler. Målet var at øge forebyggelsen og afsløringen af IED'er (improviserede eksplosive anordninger) og IID'er (improviserede brandanordninger) ved at gennemføre foranstaltninger, der øger synligheden af

⁵ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>.

⁶ Yderligere oplysninger findes i bilag 2.

oplysninger og data vedrørende luftfragt og luftpost, som sendes ad luftvejen, styrker sikkerhedspersonalets kompetencer og færdigheder samt sikrer adskillelsen af visse varer under modtagelsen, inden de lastes om bord på luftfartøjet.

Der blev også indført ændringer af luftfartssikkerhedsforanstaltningerne vedrørende uddannelse, certificering og recertificering af sikkerhedspersonale samt rutinemæssig afprøvning af sikkerhedsudstyr. Nogle lufthavne⁷ blev fjernet fra listerne over tredjelande, der er anerkendt for at anvende sikkerhedsnormer svarende til de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed.

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 2025 indeholdt databasen næsten 40 000 registreringer af sikkerhedsgodkendte fragtagenter, kendte befragtere, kendte leverandører af lufthavnsleverancer, uafhængige validatorer, ACC3-luftfartsselskaber, sikkerhedsgodkendte leverandører, sikkerhedsgodkendte fragtagenter fra tredjelande og kendte befragtere fra tredjelande, sikkerhedsudstyr, lufthavne og brugere. Dens tilgængelighedsgrad var 99,95 %, hvilket betyder, at den i løbet af 2025 samlet set var utilgængelig i lidt over 4 timer.

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 2025 blev der registreret ca. 146 mio. PLACI-indgivelser. Disse førte til, at der blev udstedt ca. 990 anmodninger om screening, men der var ingen anmodninger om ikke at

⁷ Kangerlussuaq lufthavn i Grønland, lufthavnene på Guernsey, Isle of Man og Jersey i Det Forenede Kongerige samt Ben Gurion-lufthavnen i Israel.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

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/EØS⁹-medlemsstaternes 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.

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 efterlevelseshastighed, 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

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.

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 efterlevelsensniveau 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 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 syv fuldtidsansatte luftfartssikkerhedsinspektører støttet af en pulje på ca. 70 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.

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).

¹¹ Se artikel 4 og 5.

¹² En sammenfatning af alle Kommissionens og EFTA-Tilsynsmyndighedens aktiviteter vedrørende overvågning af efterlevelsen i 2025 findes i bilag 1.

Med henblik på 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 revisorer i oktober 2025.

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 syvende cyklus af inspektioner af kompetente myndigheder inspicerede Kommissionen syv medlemsstater i 2025.

De medlemsstater, der blev inspiceret i 2025, holdt deres nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart ajour i overensstemmelse med ændringerne i lovgivningen. Det blev også konstateret, at de fleste nationale kvalitetskontrolprogrammer var fuldt ud i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 18/2010. Det blev i alle medlemsstater konstateret, at lufthavne, luftfartsselskaber og enheder med sikkerhedsansvar stod over for visse udfordringer med at ajourføre og vedligeholde sikkerhedsprogrammer i overensstemmelse med EU-lovgivningen og de nationale sikkerhedsprogrammer for civil luftfart samt med at overvåge efterlevelsen af disse programmer.

Kravene vedrørende rekruttering, uddannelse, godkendelse og/eller certificering samt instruktørers og, hvor det var relevant, uafhængige validatorers kvalifikationer var i vid udstrækning indarbejdet i de inspicerede medlemsstaters nationale uddannelsesprogrammer. Der er imidlertid fortsat plads til forbedringer i standardiseringen af certificeringen og den fornyede certificering af personer, der betjener røntgenudstyr.

I nogle medlemsstater overholdt den kompetente myndighed ikke altid den fastsatte hyppighed og det fastsatte omfang for overvågningen af lufthavne, luftfartsselskaber og visse enheder med sikkerhedsansvar. Desuden blev der i nogle tilfælde ikke gennemført et tilstrækkeligt antal test på alle de krævede områder. Kommissionen konstaterede desuden et behov for at forbedre gennemførelsen af den metodologi, der kræves ved inspektionerne, på områder som rapportering om den nationale overvågning af efterlevelsen, harmoniseringen af rapporteringen om testresultater, de indbyrdes direkte forbundne sikkerhedsforanstaltninger¹³, der var omfattet af inspektionerne, og klassificeringen af graden af overholdelse.

Alle medlemsstater gav deres kompetente myndigheder de nødvendige håndhævelsesbeføjelser til at overvåge og håndhæve alle kravene i forordning (EF) nr. 300/2008 og dens gennemførelsesretsakter, og de fleste af dem sikrede, at et

¹³ To eller flere krav, der er så tæt integreret, at effektiviteten af det ene ikke kan vurderes tilstrækkeligt uden at tage de andre i betragtning.

tilstrækkeligt antal auditorer stod til rådighed til at udføre overvågningsaktiviteter. Endelig viste kontroller på stedet i lufthavnene, at effektiviteten af de nationale overvågningsaktiviteter fortsat er et område, hvor der er behov for yderligere forbedringer, i samtlige inspicerede medlemsstater.

5.4.2 Indledende inspektioner i lufthavne

I 2025 gennemførte Kommissionen 12 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 16 år, afspejler inspektionsresultaterne indsatsen fra de kompetente myndigheders og branchens side. De fleste sikkerhedskrav gennemføres fortsat korrekt. Inspektionerne fremhævede imidlertid områder, hvor der fortsat kan ske yderligere forbedringer. Disse omfatter adgangskontrol, screening, cybersikkerhed, flysikkerhedskontrol, sikkerhedskontrol af forsyninger samt gennemførelsen af processer vedrørende certificering.

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 2025 blev der ikke gennemført nogen 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 efterlevelseshøjde, opfølgingsaktiviteter og brug af håndhævelsesbeføjelser.

Kvaliteten af de årlige rapporter og oplysningerne fra medlemsstaterne er fortsat konstant, og der blev opnået yderligere harmonisering i 2025.

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 2025 blev der foretaget tre vurderinger i henholdsvis USA, på Færøerne og i Det Forenede Kongerige.

5.7 Artikel 15-sager og retsforfølgning

Er der 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 2025.

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 2025 blev der ikke indledt sådanne procedurer.

6. INTERNATIONAL DIALOG

6.1 Generelt

Kommissionen fortsatte sit bidrag til luftfartssikkerheden på verdensplan. Det gjorde den ved at føre dialog med internationale organer såsom Organisationen for International Luftfart (ICAO) og Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) i tæt samarbejde med medlemsstaterne for at sikre koordinerede EU-holdninger. Der blev også ført dialog med centrale ligesindede partnere såsom Det Forenede Kongerige, USA, Canada, Australien og Singapore.

6.2 Internationale organer

EU deltog aktivt som observatør i det årlige møde i ICAO's luftfartssikkerhedspanel (AVSECP/36), der fandt sted den 7.-11. april 2025, samt det fjerde møde i ICAO's cybersikkerhedspanel (CYSECP/4), der fandt sted den 2.-6. juni 2025.

Resultaterne af ICAO's 42. forsamling (fra den 23. september til den 3. oktober 2025) vedrørende sikkerhed, cybersikkerhed og konfliktområder afspejlede EU's erklærede mål. Disse omfattede en ny resolution vedtaget af forsamlingen om konfliktområder, en revideret resolution om luftfartssikkerhed med henvisning til skiftende trusler, herunder fra sofistikerede aktører, og en opfordring til en intensivering af indsatsen for at sikre luftfragt- og postsystemet, en revideret resolution om cybersikkerhed, der omhandler cybertrusler og understreger behovet for at håndtere cyberrisici ud fra et helhedsperspektiv, samt en godkendelse fra forsamlingen af den europæiske gruppes forslag om at afholde en højniveau-konference om luftfartssikkerhed.

6.3 Tredjelande

I henhold til artikel 435 i handelssamarbejdsaftalen mellem EU og Det Forenede Kongerige omfatter samarbejdet om luftfartssikkerhedsspørgsmål udveksling af oplysninger, drøftelse og udveksling af bedste praksis og udvikling af samarbejdsordninger mellem tekniske eksperter. Det sjette møde i samarbejdet om luftfartssikkerhed mellem EU og Det Forenede Kongerige fandt sted den 1. april, og det syvende møde den 17. oktober 2025.

Samarbejdsgruppen mellem EU og USA om transportsikkerhed (TSCG) tager sigte på at fremme samarbejdet på flere områder af fælles interesse. Den sikrer, at "one stop security"-ordningerne fortsat fungerer, og at de respektive sikkerhedsordninger for luftfragt og luftpost i EU og USA anerkendes gensidigt. Der blev ikke afholdt noget møde i TSCG i 2025, men det tekniske samarbejde fortsatte hele året.

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. Der blev ikke indgået nye "one-stop security"-ordninger i 2025.

Med hensyn til kapacitetsopbygning videreførtes i 2025 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 workshopper, webinarer og

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

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.

7. KONKLUSIONER

En grundlæggende forudsætning for, at den kommercielle luftfart kan trives, er, at der sikres sikker drift både i luften og på jorden. I 2025 traf Europa-Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne væsentlige foranstaltninger for at sikre, at den eksisterende gennemførelseslovgivning inden for luftfartssikkerhed blev tilpasset udviklingen i trussels- og risikomiljøet. Der blev vedtaget foranstaltninger til at styrke forsyningskæden for luftfragt, og der blev fremsat forslag om at etablere et EU-system for indberetning af luftfartssikkerhedshændelser og rettidig udveksling af sikkerhedsoplysninger med henblik på at imødegå nye trusler.

Arbejdet med et nyt grundniveau for luftfartssikkerhed fortsatte også i 2025 med henblik på fuldt ud at udnytte det nuværende og fremtidige teknologipotentiale på en måde, der sikrer det højeste sikkerhedsniveau og samtidig i det videst mulige omfang forbedrer passageroplevelsen.

¹⁵ I perioden fra den 1. januar til den 30. november 2025 (slutdato) gennemførte CASE II-projektet 56 aktiviteter (herunder 34 bilaterale uddannelsesaktiviteter, otte mentoraktiviteter, seks multilaterale aktiviteter, fem regionale workshoper, to interregionale workshoper og et webinar) til gavn for 950 deltagere, hvilket viser en høj gennemførelsesgrad frem til projektets afslutning. I alt er der siden projektets start gennemført 264 aktiviteter i partnerlandene og på afstand til gavn for 89 partnerlande og medlemsstater i ECAC og EU. Yderligere oplysninger om CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>.

¹⁶ Den metode, der anvendes til at udvælge partnerlande, bygger på kumulative kriterier og kan forbedres for at sikre, at relevante faktorer tages i betragtning, såsom trusselsniveauet, niveauet for sikkerhedsforanstaltninger i hvert partnerland, samt om disse partnerlande har direkte flyvninger til en EU-medlemsstat. Denne tilgang blev kombineret med regelmæssig koordinering med medlemsstaterne eller andre gennemførelsesorganer for at undgå overlap mellem kapacitetsopbygningsinitiativer og øge synergien.